POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień. Dnia 26-go lipca 1941r. Rok III. Nr. 30

DUCH POLSKIEGO LOTNICTWA

Kiedy we wrześniu roku 1939 cała potęga Niemiec zwaliła się na Polskę, nasza armia stawiła czoło trzy- lub czterokrotnej przewadze nieprzyjaciela na ziemi; ponieważ zaś przewaga techniczna po stronie niemieckiej była równie wielka—w parę tygodni później polskie siły zbrojne uległy zupełnemu rozbiciu i tylko w kilku odosobnionych punktach rozpaczliwa obrona trwała nadal.

W gorszej jeszcze sytuacji znalazło się lotnictwo polskie na początku kampanii wrześniowej: każdemu samolotowi polskiemu mogli Niemcy przeciwstawić 10 samolotów własnych, uzbrojonych o wiele potężniej i szybszych, niż polskie przeciętnie o 100 do 150 km. na godzinę.

Mimo to polscy lotnicy pierwsi byli gotowi do walki i pierwsi pokazali, że potrafią nie tylko bronić się, ale i zadawać ciosy. Ciosy takie, które napastnik, nawet tak potężny, musi odczuć poważnie i boleśnie. Świadczy o tym stosunek strat lotniczych obu stron: niewspółmiernie wielka ilość Niemców zestrzelonych w walkach powietrznych, zdziesiątkowanie 4-ej i 10-ej Dywizji Pancernej nieprzyjaciela przez nasze bombowce, wreszcie fakt, że ogromną większość personelu lotniczego polskiego dało się uratować i w stanie zdatnym do natychmiastowej dalszej walki ewakuować z rumuńskich i węgierskich obozów internowanych do Francji.

Jedynym wytłumaczeniem tych niezwykłych faktów, jednym z głównych czynników, którym trzeba przypisać nad zwyczaj szybkie odradzanie się polskiego lotnictwa po poniesionych porażkach materialnych—jest jego duch.

Polski lotnik na gorszym samolocie bił Niemca swoją brawurą i pogardą śmierci. Zamknięty za kolczastymi drutami obozów, przywalony ciężarem klęski niesłychanej w dziejach narodu, nie stracił nadziei i pierwszy otrząsnął się z rozpaczy. Pierwszy zdobył się na energię ucieczki, aby się dalej bić z tym samym potężnym wrogiem—znów gorzej uzbrojony i na gorszym samolocie, znów w mniejszej liczbie, ale silniejszy chęcią walki, wiarą we własną wartość i w słuszność sprawy. Silniejszy odwagą i męstwem.

Jeszcze zaskoczeni biegiem wypadków Rumuni namyślali się, jak postąpić i jaką przyjąć postawę wobec niedobitków polskiej armii, jeszcze zdezorientowane władze tonęły w powodzi not dyplomatycznych i plątały się w sieciach protokółów, a już polscy lotnicy wszystkimi drogami przeciekali przez południową Europę od Morza Czarnego aż do zachodnich stoków Alp, żeby na nowo ponieść czerwono-biały kwadrat na skrzydłach samolotów i błysnąć nim w oczy niemieckiej *Luftwaffe*. Nie powstrzymało ich to, że otrzymali rozlatujące się w powietrzu Caudron-Cyclony; że rozdzielono ich na małe grupki i pojedyncze klucze, rozrzucone po całym froncie; że często samowtór tylko wznosili się w powietrze przeciw całym dywizjonom Niemców, podczas gdy francuskie eskadry nie chciały już walczyć, jak to było na przykład 18-go czerwca 1940 r. pod Rochefort. . . Bili się do końca. Nie poddawali się rozpaczy, choć zdawali sobie sprawę, że Francja upada i że ta kampania też skończy się klęską.

Przybyli tu, na tę Wyspę Ostatniej Nadziei—nie po to, żeby się na niej schronić, ale po to, by bronić jej przed tym samym wrogiem, który kolejno opanowywał całą resztę Europy i zdawał się wciąż rosnąć w siły. Już w kilka tygodni później zaczęli walczyć. Wreszcie—na maszynach, które mogły się równać z niemieckimi. Wreszcie — uzbrojeni podobnie jak przeciwnik.

Od razu pokazali, ile są warci. Od razu, od pierwszego starcia z masami niemieckich samolotów wyróżnili się brawurą, wściekłością uderzenia, pasją, które zdumiały chłodnych Brytyjczyków. Nie walili zresztą bynajmniej na oślep, nie ginęli głupio—nie: pokazali, że nie sztuka dać się zabić, lecz sztuka zestrzelić Niemca i samemu wyjść cało, aby natychmiast do następnego się dobrać. Angielskie samoloty w ich pewnych rękach, spokojnych, choć kierowanych szalonym temperamentem bojowym, dobre angielskie samoloty myśliwskich dywizjonów polskich w Wielkiej Brytanii—walnie przyczyniły się do obrony Londynu i tej Wyspy jesienią roku 1940. Polscy myśliwcy zestrzelili cztery razy tyle samolotów niemieckich, ile sami posiadali angielskich. W jednym tylko dywizjonie polskim zestrzelono maszyn niemieckich w obronie Londynu dziesięć razy tyle, ile dywizjon ten sam liczy samolotów.

A potem przyszła kolej na lotników bombowych. Powiedziano im, że tam w kraju trzydzieści pięć milionów Polaków czeka na ich powrót, ale nim wrócą—trzeba położyć Niemcy; trzeba otworzyć drogę przez Trzecią Rzeszę; drogę po gruzach fabryk, koszar, portów, po gruzach dworców kolejowych i rozbitych fortec. Więc zaczęli mościć tę drogę krwawą i straszną, ale jedynie możliwą. Napróżno Goering zapewniał berlińczyków, że nie grozi im żaden nalot: w czasie długich nocy Berlin był wielokrotnie bombardowany, a w tych bombardowaniach brały udział polskie dywizjony lotnicze. Napróżno Hamburg, i Bremen, i Kiel, i inne porty niemieckie tonęły w ciemnościach: rozjaśniały je co noc pożary doków, wzniecone bombami, a wśród tych bomb wiele tysięcy rzuciły ręce polskich lotników. Napróżno przemysł niemiecki chronił się do miast okupowanej Francji, Belgii i Holandii: i tam latają Polacy, i tam przez chmury i przez mgły docierają polskie wyprawy bombowe. Napróżno całe Niemcy naszpikowane są artylerią przeciwlotniczą, napróżno niemieckie reflektory płatają nożycami białego światła czarne niebo nad Trzecią Rzeszą: każda wyprawa osiąga cel, spędza sen z powiek *Herrenvolku*, obraca w perzynę wszystko to, co stanowi potęgę Niemiec. Nie ma nocy spokojnej. Nie ma już i dnia, bo zaczęły się także wyprawy dzienne. Polacy niszczą Trzecią Rzeszę; Polacy budują drogę powrotną do Kraju po gruzach niemieckich miast, jak Niemcy budowali drogę w głąb Polski bombami swojej Luftwaffe.

Jeżeli dziś Polska znajduje się na pierwszym miejscu w szeregu państw walczących z bronią w ręku przy boku Wielkiej Brytanii; jeśli imię żołnierza polskiego znów okrywa się sławą; jeśli wzrasta zaufanie do naszej armii i możliwy jest dopływ do niej nowych sił polskich z Kanady—to głównie dzięki lotnictwu i marynarce wojennej. Żyjemy i trwamy na emigracji kredytem, który to lotnictwo stwarza, opłacając go własną krwią, setkami strąconych samolotów niemieckich, oraz zniszczeniami potęgi wroga. Żyjemy kredytem lotniczego ducha.

Być może, iż między niezłomną postawą Kraju i niezłomnym duchem lotnictwa istnieje wzajemna obustronna współzależność. Być może, iż wiadomości o tym, że lotnicy polscy nie ulegli zwątpieniu po dwóch nieszczęsnych kampaniach, że w Wielkiej Brytanii po raz trzeci natychmiast rzucili się do walki z tym samym wrogiem, który panoszy się w Polsce napróżno usiłując zgnębić Jej wielkiego ducha—wiadomość pewna i jakże radosna—w tym samym stopniu pomaga do wytrwania Polakom w Kraju, co lotnikom owa wspaniała postawa ich Ojczyzny, o której wiemy tutaj.

Wyrazem tej współzależności, wyrazem tego, że Kraj uważa lotników za swoich rycerzy i towarzyszów broni jest sztandar, który otrzymały Polskie Siły Powietrzne. Ten sztandar, uszyty rękami ich matek, sióstr, żon i narzeczonych pod bokiem okupantów, przewieziony przez tyle granic i tyle ziem podbitych i wręczony tym, którzy walczą bez przerwy o wolność.

Gdy kiedyś na szalę międzynarodowych rozpraw o urządzenie powojennego świata trzeba będzie rzucić realne wartości, gdy ciężar zasług położonych we wspólnej sprawie pokonania wrogów ludzkości zadecyduje o nowych granicach i nowych prawach do życia narodów—Polska będzie się mogła wykazać trzema wielkimi odważnikami o niezwykłym ciężarze gatunkowym.

Pierwszy z nich to fakt—jasny już dziś dla każdego, kto bezstronnie potrafi spojrzeć na przebieg tej wojny—że gdyby Niemcy uderzyły najpierw na Francję, rozgromiłyby ją łatwiej i prędzej, niż Polskę, a gdyby bezpośrednio przedsięwzięły inwazję na Anglię, inwazja taka mogła się im była udać. Niebyle jaki więc był wkład Polski do sprawy Sprzymierzonych, a świat wie już o tym i musi się z tym liczyć.

Drugim atutem o ogromnym znaczeniu jest niewątpliwie postawa kraju; wierna, nieugięta, bezkompromisowa. Kraj płaci za nią krwią i życiem najlepszych obywateli—bohaterów podziemnej walki, ofiar krzyżackiego bestialstwa, krwią i życiem ludzi, którzy odmówili jakiegokolwiek porozumienia z wrogiem. Jest to postawa wyjątkowa, niespotykana wśród innych narodów, które uległy przemocy niemieckiej.

Wreszcie trzeci odważnik na szali sprawiedliwości dziejowej to realna pomoc w zmiażdżeniu Niemiec, a tę potwierdza nie tylko sława naszej marynarki wojennej i lotnictwa, lecz również wymowa cyfr, w lotnictwie zaiste imponująca i nieporównana.

Herbert

LOTNIKOM



rzeźbił J. Stocki-Sosnowski

Jest noc. Start. Gotowe.
Jesteś sam jeden wśród gwiazd.
Światełka masz zegarowe
przed Tobą. Wyżej! Na gaz!
Jest noc. Lecisz. Gra motor . . .
Myśl jest na sterze . . . Ty wiesz,
że lecisz dzisiaj tam po to,
by wojnę zanieść im też.
Wojna . . Czekaj . . . samotny
lotniku bracie Ikara,
Po raz już może stokrotny
w myślach twych zjawia się wiara
ta z Mokotowa, z Dęblina,
z wrześniowej walki w jesieni.
Lotnicza cała rodzina—
Dziś zastęp cieni.
Pamiętasz? Uważaj . . . zegar wskazuje: to tu.
Pikuj! Pamiętasz? Było ich stu.
Za nich, za wiarę, za braci . . .
niżej!—już seria gotowa—
Pamiętaj!—To za tych ktoś płaci
z Dęblina i z Mokotowa.
Dalej!—jest noc. Nad gwiazdami
wysoko idziesz sam w chmury—
motory równo pracują—
zegary światłem meldują . . .
W górę!—

Uparta myśl ciągle wraca
I świetlnych znaków się ima . . .
Pamiętasz Westerplatte?
Miała dwa dni wytrzymać,
według rozkazu, formalnie,
a padła w dziesiątym dniu . . .
Zaczekaj!—To jeszcze nie tu,
Skontroluj, uwaga—powoli—
Blady jesteś jak płótno . . .
Pamiętasz dziesięć dni bitwy,
Golgotę żołnierskiej doli? . . .
Pamiętasz Kutno?
Sciągnij mocniej stery,
Skontroluj ładunek bomb,
Przypomnij Warszawę w gruzach . . .
O Boże!—Niżej i rąb!
Czekaj! Wróć! To za mało.
Powrotów trzeba tu wielu,
aż zabrzmią dzwony wolności
w Oksywiu, w Modlinie, na Helu . . .
Wróć!—Nurkuj, pikuj, ziej ogniem.
Graj pieśń żałobną dla "Gromu,"
dla "Orła"—dla tylu nieznanych
na dnie oceanów ogromu.—
Jest noc. Niżej! Uwaga!
Celuj! Krew bije mocniej w twych skroniach,
Przypomnij, jak to na tanki
szli nasi śmiało na koniach . . .
Przypomnij czołgi niemieckie
prute od góry bagnetem—
przypomnij z flaszką benzyny
atakujące kobiety . . .
przypomnij—i niżej! Czekaj.
Jedna za mało. Sto rzuć!
I gazu—w górę—nie zwlekaj
Po nowy ładunek wróć.

— — — — — — — — — — —

Czy numer Twój 301
300 *lub* 303—
Idą tam z Tobą pod niebo
Z Polski uśmiechy i łzy.
Bombą i mitralieżą
pisz bohaterów epos,
Pisz dzieje Polski skrwawionej
Warszawy spowitej krepą . . .
Bombą i mitralieżą!—
Graj tam wysoko motorem
Pieśń wielką: że nie zginęła
Walczyła i walczy z honorem.

Wiktor Budzyński

Lotnictwo polskie w obecnej wojnie



Ostatnie wskazówki przed startem

Wkład lotników polskich w wojnę dzisiejszą jest duży i trzeba stwierdzić, że żłobi on nieznane jeszcze rysy w psychice Polaków, jest zarazem symbolem mocy duchowej, wielkiej odporności psychicznej, wielkiego rozmachu pionierskiego w kształtowaniu myśli i uczuć, pewnego swoistego romantyzmu, wreszcie stanowi porywający wyraz ogromnej energii narodu polskiego. Wkład lotników polskich w wojnie dzisiejszej jest wyrazem łączności harmonijnej wszystkich Polaków w pracy i walce dla jednego celu.

Choć w krótkich zarysach zapoznajmy się z pracą i walką lotnictwa polskiego w obecnej wojnie powietrznej.

W POLSCE

Niedomagania lotnictwa polskiego w dziedzinie technicznej przed wojną i w czasie wojny nie były spowodowane ubóstwem myśli polskiego inżyniera-konstruktora lotniczego. Przyczyny głębsze leżą zupełnie gdzie indziej. Na stan ten wpłynął przede wszystkim brak odpowiednich funduszy na rozbudowę przemysłu lotniczego w Polsce, zatem wyprodukowania odpowiedniej ilości samolotów. Ostatnia pożyczka lotnicza przyszła o wiele za późno, przynajmniej o parę lat, i była niewystarczająca. Gotowość bojową pod względem wystawienia zaledwie znośnej ilości samolotów uzyskalibyśmy w latach 1940-41.

Braki w dziedzinie technicznej nie świadczą jednak o niedociągnięciach myśli twórczej w zakresie budowy samolotów i ich nowoczesności. Myśl wybiegała daleko, tylko niestety nie mogła być urzeczywistniona. O myśli twórczej polskich konstruktorów świadczą następujące prototypy:

- —bombowiec "Miś," 2 silniki à 650 Hp, załoga 4 osoby, tonaż bomb 2200, szybkość ponad 500 klm/godz., zasięg 2000 klm.
- —lekki bombowiec "Sum," 1 silnik 900 Hp, załoga 3 osoby, uzbrojenie 4 KM., tonaż bomb 600, szybkość 400 klm/godz., zasięg 1500 klm.
- —myśliwski "Jastrząb," 1 silnik 880 Hp, załoga 1 osoba, uzbrojenie 6 KM lub 2 działka i 4 KM, szybkość 450 klm/godz., zasięg 750 klm.
- —myśliwski "Sokół," 1 silnik 680 Hp, załoga 1 osoba, uzbrojenie 4 KM, szybkość około 420 klm/godz., zasięg 750 klm.
- —myśliwski RWD, 1 silnik 680 Hp, załoga 1 osoba, uzbrojenie 4KM, szykość około 460 klm/godz., zasięg 750 klm.,
- —myśliwski PWS, 1 silnik 680 Hp, załoga 1 osoba, uzbrojenie 4 KM, szybkość około 520 klm/godz., zasięg 750 klm.,
- —pościgowiec "Wilk," 2 silniki à 280 Hp, załoga 2 osoby, uzbrojenie 2 działka i 2 KM, tonaż bomb 300, szybkość nieustalona, zasięg 1200 klm.,
- —pościgowiec "Lampart," 2 silniki à 680 Hp, załoga 2 osoby, uzbrojenie 2 działka i 4-8 KM, tonaż bomb 300 kg., szybkość ponad 500 klm/godz., zasięg 1500 klm.

Niestety samoloty te nie brały udziału w walce. Twórcza myśl konstruktora nie została tu poparta bogatymi środkami materialnymi.

Ten opłakany stan lotnictwa polskiego pod względem wyposażenia w sprzęt był dobrze znany Niemcom. Niemcy też nie spodziewały się wojny powietrznej w Polsce, szykowały się do rozprawy bez obawy niespodzianek i oporu ze strony polskiego lotnictwa. Przygotowania do wojny z Polską Niemcy rozpoczęły już w marcu 1939 roku. W dziedzinie lotnictwa Niemcy były zupełnie gotowe przed wojną z Polską, mogąc wystawić znaczne siły. Przeprowadziły mobilizację i koncentrację lotnictwa. Zorganizowały bazy wypadowe na niemieckim Pomorzu i Śląsku, w Czechach i na Słowaczyźnie. Wzmocniły jednostki lotnicze w Prusach Wschodnich.

WOJNA

W dniu 1 września 1939 roku—Niemcy wystawili przeciwko Polsce 2,700 samolotów bojowych, a około 5 września ilość samolotów operujących w Polsce zwiększyli do 3,350. Całkowity stan posiadania samolotów bojowych Niemiec był znacznie większy. Wszystkie samoloty bojowe niemieckie były przeważnie nowoczesne o dużej szybkości i doskonałym uzbrojeniu.

Polska tej ogromnej sile lotniczej mogła przeciwstawić zaledwie znikomą ilość samolotów bojowych, mianowicie 388, zresztą wszystkie z wyjątkiem "Łosi" przestarzałe, o małej szybkości i słabym uzbrojeniu. Przewaga sprzętu niemieckiego pod względem technicznym była dwukrotna, przewaga pod względem ilościowym—przeszło dziewięciokrotna.

Już z chwilą naprężenia stosunków politycznych z Niemcami



Piloci gotowi do odlotu

Polska starała się o zakupienie sprzętu lotniczego zagranicą, starania te jednak pozostały bez wyniku, gdyż, jak wiadomo, inne państwa nie miały również samolotów w dostatecznej ilości. Mimo więc pewnych wysiłków Polski w kierunku dozbrojenia się w dziedzinie lotnictwa przed wojną — lotnicy polscy rozporządzali tylko następującym sprzętem:

- —40 bombowców "Łoś," 2 silniki à 450 Hp., załoga 4 osoby, uzbrojenie 3 KM., tonaż bomb 2200-1600 kg. w zależności od ciężaru zabranego paliwa, szykość 420 klm/godz., zasięg 1100-1600 klm.,
- —117 lekkich bombowców "Karaś," 1 silnik 700 Hp., załoga 3 osoby, uzbrojenie 3 KM., tonaż bomb 600 kg., szybkość 340 klm/godz., zasięg 1200 klm.,
- —56 towarzyszących "R.XIII," 1 silnik 220 Hp., załoga 2 osoby, uzbrojenie 1 KM., szybkość 180 klm/godz., zasięg 500 klm.,
- —33 towarzyszących "Czapla," 1 silnik 400 Hp., załoga 2 osoby, uzbrojenie 2 KM., szybkość 250 klm/godz., zasięg 600 klm.
- —142 myśliwskich "P.7" i "P.11," 1 silnik 580 Hp., załoga 1 osoba, uzbrojenie 2 KM., szybkość 300-335 klm/godz., zasięg 500 klm.

W stosunku do stanu ilościowego samolotów Polska posiadała odpowiednio silną rezerwę lotników, jak na ten stan posiadania nieproporcjonalnie silną—nic więc dziwnego, że nawet w jednostkach bojowych przypadało po kilka pilotów na jeden samolot i że nie wszyscy lotnicy mieli okazję, szczęście i honor walki w obronie kraju. Cały szereg lotników z chwilą wybuchu wojny z ogromnym poświęceniem spełniał inne zadania im poruczone, wielu walczyło na ziemi, spora ilość lotników brała czynny udział w ostatnim niemal akcie dramatu—w obronie Warszawy.

Dnia 1 września Niemcy bombardując przez zaskoczenie znane im lotniska pułkowe, szkolne, operacyjne, składy i magazyny lotnicze—byli przekonani, że zupełnie zniszczyli i tak szczupłe siły lotnicze Polski. Dnia 2 września ogłosili Niemcy w komunikacie radiowym, że lotnictwo polskie nie istnieje, że udało się je zupełnie zniszczyć na lotniskach bez walki.

Tak jednak nie było. Dnia 1 września szczupłe lotnictwo polskie było już na lotniskach polowych. Już od świtu toczyło walki z nalotami bombowymi, a bombardowanie lotnisk przez Niemcy było przeważnie bombardowaniem pustych budynków i hangarów w których pozostał sprzęt niezdatny do walki.

Przesunięcie niemal w przededniu wojny jednostek lotnictwa polskiego na lotniska polowe było dla Niemców zaskoczeniem. Wyraz temu dawali niemieccy lotnicy [illegible]. Szczupłe lotnictwo polskie, o gorszym sprzęcie, stawiło czoło lotniczej potędze niemieckiej i wykazało w walkach swe wielkie walory fachowe, bojowe i moralne.

Lotnictwo myśliwskie zostało podzielone na Brygadę Myśliwską i samodzielne Dyony przydzielone do poszczególnych Armij.

MYŚLIWCY I BOMBARDIERZY

Brygada myśliwska składała się z 2 dyonów 1 pułku Warszawskiego i jednej eskadry 2 pułku Krakowskiego, razem więc 5 eskadr myśliwskich, w składzie 53 samolotów. Stanowiło to jedną trzecią sił myśliwskich. Brygada Myśliwska miała za zadanie ochronę wnętrza kraju, a przede wszystkim rejonu Warszawy. Samodzielne dyony myśliwskie walczyły w rejonach im nakazanych przez poszczególne dowództwa Armij.

Braki sprzętu lotniczego, mała szybkość i słabe uzbrojenie, pokrywają myśliwcy umiejętnością walki, zaciętością i niesłychaną brawurą. Dzięki temu dokazali w walkach wyczynów, które w rozważaniach teoretycznych wydawały się nie do osiągnięcia.

Obrony przeciwlotniczej ziemnej Polska właściwie nie posiadała. Nieprzyjacielskie samoloty latały bardzo nisko, bez obawy zestrzelenia. Wykorzystali to polscy myśliwcy i przewagą wysokości nadrabiali małą szybkość swoich samolotów, a wobec niedostatecznego uzbrojenia podchodzili do samolotów wroga zupełnie blisko, by w ten sposób zyskać na celności i pewności zestrzelenia atakowanego samolotu. Duże zgrupowania samolotów bombowych wroga polscy myśliwcy atakowali w kilka zaledwie, a bardzo często w pojedynkę. O zaciętości i odwadze myśliwców polskich w ich atakowaniu samolotów wroga świadczą fakty wbijania się różnych części trafionych celnymi strzałami i rozrywających się w powietrzu samolotów niemieckich w samolot atakującego polskiego myśliwca.

[illegible]

stan posiadania szczupłego polskiego lotnictwa myśliwskiego stale się kurczy. Zapasu samolotów właściwie nie było, więc choć zapas pilotów jest duży nie mają oni na czym latać. Fabryki lotnicze zostały zbombardowane—nie mogą dostarczyć samolotów. Zniszczone bombami warsztaty nie mogą wykonywać napraw. Naprawa postrzelanych i uszkodzonych w walkach samolotów spadła wyłącznie na barki mechaników eskadr i plutonów warsztatowych na samochodach. Naprawy te jednak nie zawsze są możliwe i wystarczające, zniszczonego sprzętu zastąpić nie mogą—liczba więc zdolnych samolotów do walki szybko się zmniejsza. Brygada Myśliwska już po 6 dniach walki posiadała tylko 24 samoloty. W innych Dywizjonach—sytuacja była podobna.



Przygotowanie maszyny do lotu

Postępy nieprzyjaciela na ziemi są duże. Sieć obserwacji ziemnej i sieć łączności zostały wkrótce zerwane i zdezorganizowane, na głębokich tyłach zniszczyły je wyprawy bombowe samolotów niemieckich. Warunki walki w powietrzu stają się co raz to bardziej trudne. Nikt nie podaje myśliwcom szlaku lotów wypraw bombowych wroga, samolotów niemieckich trzeba szukać na los szczęścia. Myśliwcy polscy szukają też nieprzyjaciela przede wszystkim tam, gdzie się go najprawdopodobniej spotka, więc wzdłuż dróg i torów kolejowych, nad polem walki. Myśliwcy polscy patrolują drogi odwrotu i zestrzeliwują niejeden samolot niemiecki, który atakował bezbronne kobiety i dzieci.

Swoje straty w walkach w Polsce Niemcy określili następująco:

98 samolotów myśliwskich,
216 samolotów lekkich bombowych,
167 samolotów ciężkich bombowych,
9 samolotów obserwacyjnych,
razem więc straconych 421 samolotów.

W obronie samej Warszawy zestrzelono 127 samolotów niemieckich.

[illegible] polskich bombowców. Nie były to łatwe cele. Ciągnęły się wąskim, do zbombardowania trudnym sznurem po szosach i drogach. Bombardowanie skuteczne mogło być przeprowadzane tylko z małych wysokości podczas dnia. Wobec silnego wyposażenia kolumn w broń przeciwlotniczą ziemną—wyprawy bombowe na nie były połączone z wielkim ryzykiem. Lotnictwo bombowe polskie—wyprawy te jednak przeprowadzało z wielką brawurą i odwagą, nie licząc się ze stratami własnymi. Polskie lotnictwo bombowe poniosło w nich ogromne straty — odniosło jednak i zwycięstwo, gdyż w bardzo wielu wypadkach opóźniało ruch jednostek pancernych nieprzyjaciela na przód.

Wielki sukces odnieśli bombowcy polscy w bombardowaniu kolumn pancernych niemieckich pod Częstochową, na drogach na północ od Warszawy, oraz w dniu 4 września kolumny idącej na Piotrków, która według meldunku niemieckiego dowódcy poniosła straty wynoszące 28%.

Tak jak lotnictwo myśliwskie—lotnictwo bombowe wykonywało swoje zadania bombardowania aż do chwili rozkazu przekroczenia granicy. Praca bojowa lotnictwa bombowego w ostatnich dniach wojny w Polsce była bardzo utrudniona z uwagi na trudności lotniskowe i trudności zaopatrzeniowe.

Lotnictwo bombowe wykazało w walkach w Polsce swe walory zarówno w dziedzinie wyszkoleniowej, jak i w dziedzinie zaciętości, poświęcenia i woli walki. Wykonało 27 wypraw bombowych na siły wroga.

LOTNICTWO WSPÓŁPRACY

Najtrudniejsza jednak była praca lotnictwa towarzyszącego, lotnictwa współpracy. Praca ta jest mało efektowna, lecz bardzo wydajna, gdyż daje dowódcy, na którego korzyść pracuje elementy potrzebne do powzięcia decyzji. Od wyników pracy lotnika współpracy niejednokrotnie zależne są losy toczącej się bitwy i życie tysięcy żołnierzy. Praca lotnika współpracy jest pozornie szara, nie ma chwil efektownych, mimo że cały czas lotu przedstawia sobą ciągłe niebezpieczeństwo, gdyż z ziemi zagraża mu obrona przeciwlotnicza ziemna, a w powietrzu—myśliwiec nieprzyjacielski.

Wobec prawie że muzealnego sprzętu, jakim dysponowało polskie lotnictwo współpracy, bo szybkość R.XIII 180 klm/godz., i jeden KM. do obrony—praca personelu latającego tego lotnictwa była więcej niż bohaterska, każdy lot na rozpoznanie nad nieprzyjacielem był niemal że skazaniem załogi samolotu na śmierć. Szybkość samolotu nie zezwalała na wyślizgnięcie się w wypadku ataku myśliwca, jeden KM. nie zezwalał nawet na myśl o powodzeniu i zestrzeleniu atakującego myśliwca. Mała szybkość nie chroniła również przed celnymi w tym wypadku pociskami broni przeciwlotniczej ziemnej. Rozpoznanie nie mogło być prowadzone z dużych wysokości, gdyż wobec szybko zmieniających się sytuacji na ziemi rozpoznanie musiało być wzrokowe, a rozpoznanie szczegółów możliwe jest jedynie z małych wysokości.

Lotnictwo współpracy wykonało zadania rozpoznania sił nieprzyjaciela w bardzo trudnych warunkach i z lotów tych nie wróciło wiele samolotów, stając się łatwym łupem bądź myśliwców, bądź też OPL. ziemnej nieprzyjaciela. Nie załamało to jednak ducha lotników i latali oni z całą ofiarnością i poświęceniem, rozumiejąc, że od ich pracy i wyników zależy praca sztabów ziemnych, którym mają dostarczyć potrzebnych elementów. Na badania latali często i latali nisko, pracując bez wytchnienia. W lotach koszących usiłowali znaleść dla siebie osłonę, a głównie posługiwali się nimi w tym celu, by żądane wiadomości przywieść. Przywozili też z swych lotów wiele wiadomości dla dowództw ziemnych, wiadomości zawsze cennych i oczekiwanych zawsze z niecierpliwością, gdyż wobec szybko zmieniających się sytuacji, nikt inny nie był w stanie dostarczyć tych wiadomości, a zwłaszcza dostarczyć na czas. Wiadomość bowiem spóźniona nie przedstawia żadnej wartości dla dowódcy.

Lotnicy współpracy latali nawet na samolotach szkolnych RWD.8, gdy innych zabrakło. Byli zawzięci, przeprowadzali nie tylko rozpoznania, lecz również zabierali ze sobą bomby mniejszego kalibru, a nawet wiązki granatów ręcznych, które rzucali ze swych samolotów na oddziały niemieckie, jako dodatek do swej pracy rozpoznawczej.

Prócz rozpoznania lotnictwo współpracy nawiązywało łączność pomiędzy dowódcami, przekazywało meldunki i żądania walczących, będąc bardzo często jedynym środkiem łączności.

Lotnictwo współpracy wykazało taką samą zaciętość i wolę walki, co i inne rodzaje lotnictwa polskiego.

Całe lotnictwo polskie spełniło swe zadania w czasie krótkiej, lecz ciężkiej kampanii wrześniowej w Polsce. Praca była nad zwyczaj ciężka wobec konieczności częstego zmieniania lotnisk, dezorganizacji sieci zaopatrzenia. W tych warunkach inicjatywa prywatna oficerów technicznych i mechaników była niejednokrotnie rozstrzygająca. Personel latający nie miał odpoczynku i snu przez szereg dób, co przy trudnych warunkach pracy w powietrzu wyczerpywało ogromnie organizm —mimo wszystko wartości bojowe lotników polskich, ich umiejętność i wola walki towarzyszyły im do końca i nie załamał ich ciężar przegranej wojny.

Po wkroczeniu wojsk bolszewickich do Polski w dniu 17 września — część eskadr brała jeszcze udział w zwalczaniu Niemców i bolszewików, w walkach kilka samolotów bolszewickich zostało zestrzelonych.

PESONEL TECHNICZNY

Walka personelu latającego opiera się na pracy personelu technicznego. Bez rzetelnej i sumiennej pracy mechaników przy samolotach na ziemi—walka personelu latającego w powietrzu, jak i wykonywane zadania nie byłyby wydajne, gdyż w walce i pracy w powietrzu konieczny jest i niezbędny sprzęt, a sprawność tego sprzętu zależy wyłącznie od pracy mechaników. Niezależnie od tego w lotnictwie istnieje jeszcze szereg specjalistów innych służb—nigdzie wynik ostateczny nie jest w takim stopniu zależny od harmonijnej współpracy wszystkich, jak właśnie w łotnictwie.

W walce i pracy personelu latającego w Polsce dzielnie sekundowali mechanicy i inni. Przede wszystkim dzięki ofiarności i dzielności personelu technicznego, jego pomysłowości i przedsiębiorczości możliwe były dokonywanie naprawy uszkodzonych samolotów, uzyskiwanie materiałów pędnych często z narażeniem życia, gdyż dokonywało się to niejednokrotnie w czasie bombardowania składów i magazynów, których miejsce mógł w ogólnym zamęcie odszukać tylko polski szofer i polski mechanik. Ludzie ci często nie spali i nie jedli, a jedyną ich troską było dostarczenie wszystkiego potrzebnego do walki personelowi latającemu. Oprócz swoich obowiązków przy obsłudze sprzętu lotniczego personel techniczny zdobywał się na pomysłowe zamaskowywanie lotnisk polowych, by nie zostały łatwo odnalezione przez samoloty niemieckie, a następnie zbombardowane, gdyż samoloty nieprzyjacielskie krążąc gęsto nad całym krajem szybko wszystko wykrywały i drogą radiową przekazywały do swoich dowództw.

Praca personelu technicznego w kampanii wrześniowej w Polsce zapisała się piękną kartą poświęcenia i ofiar, niejednokrotnie była przypieczętowana krwią na posterunku swej pracy.

Z goryczą ogromną rzesza lotników polskich przyjęła wiadomość o rozkazie nakazującym przekroczenie granicy własnego Kraju. Nikt nie burzył się, wszyscy dobrze rozumieli, że tak trzeba, że trzeba iść dalej i szukać samolotów, by znowu można było podjąć walkę w obronie zdradziecko napadniętego Kraju. Z zemstą w sercu lotnicy przekroczyli granice: Rumunii, Węgier i Litwy.

OBOZY INTERNOWANIA

Znalazłszy się w obozach internowania lotnicy od razu organizują się i przeprowadzają planową ewakuację wszytkich do Francji. W ślad za nimi, już jakby utartymi szlakami podążają i inni. Od czasu do czasu drogi ewakuacyjne zmieniają się w celu zmylenia śladów ucieczki, bowiem w miarę upływu lotników z obozów internowania żandarmeria i policja państw internujących aresztują co raz więcej lotników w czasie ucieczki i osadzają w aresztach i więzieniach. Żadne represje i przeszkody nie pomagają—lotnicy dążą do swego celu, do Francji, na której terenie spodziewali się otrzymać sprzęt do dalszej walki i otworzyć nowy front powietrzny w walce o Polskę.

Pobyt lotników polskich w obozach internowania, wydostawanie się z nich, drogi ucieczki —doczekają się zapewne również szczegółowego opisu, gdyż i to było walką o Polskę, walką wyczerpującą i męczącą, z której lotnicy wyszli także zwycięsko.

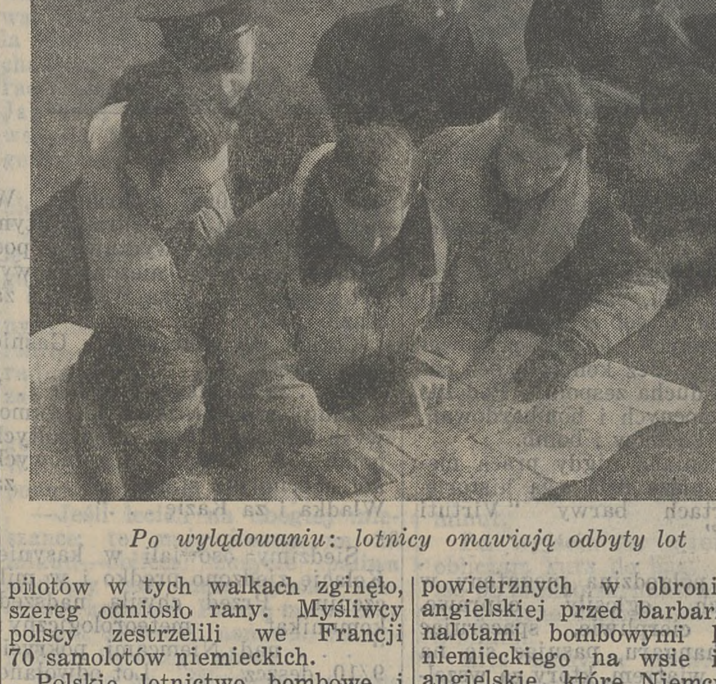
Lotnicy schwytani w czasie ucieczki z obozów internowania, osadzeni ponownie już nie w obozach, lecz więzieniach byli w nich szykanowani, wystawiani na mróz, głodzeni, zamykani często do specjalnych cel więziennych, lecz i to nie mogło złamać ich ducha i parcia do walki —różnymi sposobami uciekali i stamtąd.

We Francji wielu lotników doznało rozczarowania—samolotów nie było i we Francji. Francja opasana od wschodu linią Maginota czuła się bezpieczna i nie rozumiała grozy sytuacji. Tryb życia i sposób myślenia Francuzów zaskoczył lotników polskich i zdumiał—wojna dla nich nie istniała, owszem była, ale gdzieś jakby na księżycu. Nie zwiększyli tempa produkcji w ogóle, nie śpieszyli się również z budową samolotów.

Dopiero na wiosnę 1940 roku zorganizowano szereg kluczy (trójki) myśliwskich, które walczyły w składzie francuskich jednostek lotniczych, odnosząc zwycięstwa i wzbudzając podziw i uznanie Francuzów. Wielu pilotów zostało odznaczonych francuskim Krzyżem Walecznych.

W maju 1940 roku bierze udział w obronie Paryża i jego rejonie polski dyon myśliwski nazwany "Finlandzkim." Dyon ten zapisał piękną kartę w wojnie powietrznej nad Francją.

Myśliwcy polscy zostali wyposażeni w samoloty, które znacznie ustępowały pod względem technicznym samolotom niemieckim, przytem były one również słabo uzbrojone. Jednak i we Francji myśliwcy polscy wykazali swą wysoką klasę wyszkolenia, umiejętności walki i niezłomnego ducha. Niejednokrotnie atakowali w pojedynkę formacje samolotów niemieckich złożone z dziewięciu i więcej samolotów. Kilku



Po wylądowaniu: lotnicy omawiają odbyty lot

pilotów w tych walkach zginęło, szereg odniosło rany. Myśliwcy polscy zestrzelili we Francji 70 samolotów niemieckich.

Polskie lotnictwo bombowe i lotnictwo współpracy we Francji zorganizowane nie były i nie brały udziału w walkach. W czerwcu były zaczątki organizacyjne lotnictwa bombowego, niektórzy zostali przeszkoleni na sprzęcie nowoczesnym, lecz wypadki szybko rozgrywające się na froncie i następnie kapitulacja Francji przekreśliły te poczynania.



Formacja samolotów Bristol Blen heim w locie

Personel techniczny był zatrudniony w szeregu jednostek lotniczych francuskich, wiele było zatrudnionych w przemyśle francuskim. Praca personelu technicznego na terenie Francji była wszędzie wydajna, ofiarna, tak, że niejednokrotnie na tym tle spotykali się z protestami robotników francuskich, przyzwyczajonych do wygód i powolnego tempa pracy i nie chcieli zrozumieć, że czas wojny wymaga zwiększenia wysiłku każdego i na każdym polu.

U władz francuskich praca personelu technicznego lotnictwa polskiego spotykała się wszędzie z bardzo dużym uznaniem, częste pochwały są tego wyrazem.

TRZECI FRONT

Niemal zaraz po upadku Francji wszyscy polscy lotnicy znaleźli się w Anglii, w zaprzyjaźnionym z nami kraju, który wbrew wszystkiemu postanowił stawić czoło wspólnemu wrogowi aż do zwycięskiego końca.

Lotnicy polscy w Anglii prawie zaraz po przyjeździe otworzyli trzeci z kolei front polski w wojnie powietrznej z Niemcami. Zgodnie z umową wojskową polsko-angielską, zawartą przez generała Sikorskiego, powstały u boku R.A.F. polskie jednostki bojowe lotnictwa. W ramach R.A.F. odrodziło się polskie lotnictwo myśliwskie dzienne i nocne, odrodziło się polskie lotnictwo bombowe, lotnictwo współpracy, oraz balony zaporowe. Wszystkie jednostki te w liczbie kilkudziesięciu biorą wydatny udział w wojnie powietrznej z Niemcami, wnosząc między innymi duży wkład ducha i pod każdym względem dorównując lotnikom angielskim, z którymi lotnicy polscy żyją, pracują i walczą w najlepszej harmonii i na jak najbardziej przyjacielskiej stopie.

Lotnictwo myśliwskie odrodziło się bez trudności wobec wysokiego wyszkolenia i dużej praktyki w walkach powietrznych w wojnie w Polsce, następnie we Francji. Niemal zaraz po otrzymaniu samolotów nasi myśliwcy wzięli udział w walkach powietrznych w obronie ziemi angielskiej przed barbarzyńskimi nalotami bombowymi lotnictwa niemieckiego na wsie i miasta angielskie, które Niemcy chcieli zburzyć tak samo, jak uczynili to w Polsce. W wojnie powietrznej nad Anglią polscy myśliwcy wykazali znowu wysoką klasę, a dyon 303 ustalił swojego rodzaju rekord zestrzeleń w ciągu miesiąca walki.

Myśliwcy polscy zestrzelili nad Anglią:

pewnych	—284
prawdopodobnych	— 77
uszkodzonych	— 24
RAZEM	—385 samolotów.

W wyprawach nad Francję spowodowano między innymi poważniejsze uszkodzenia nieprzyjacielowi:

zapalono okręt o wyporności 5000 ton,

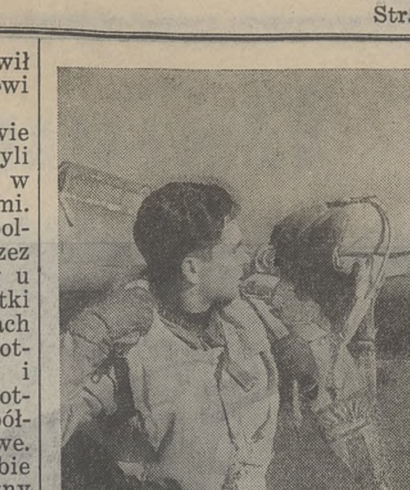
zbombardowano i podpalono przez myśliwców nocnych—lotniska nieprzyjaciela w Le Culot, Rouaix i Douai. Niezależnie od tego zniszczono szereg samolotów w powietrzu i na ziemi w wyprawach dziennych.

Polskie lotnictwo myśliwskie na terenie Anglii wykonuje zadania: patrolowanie dzienne i nocne, konwoje morskie, osłona wypraw samolotów bombowych, ataki dzienne i nocne na cele militarne na terenie nieprzyjaciela.

Lotnictwo bombowe polskie w niczym nie ustępuje lotnictwu bombowemu angielskiemu w wykonywaniu zadań. Początkowa opinia, że Polacy nadają się jedynie na pilotów myśliwskich okazała się niesłuszna, gdyż jako bombowcy okazali się równie wytrwali i równie zawzięci jak i Anglicy, obok dokładności i rzetelności w wykonywaniu zadań bombardowania. Dziś bombowcy nasi cieszą się również zasłużonym uznaniem w swej pracy i walce, jak i nasi myśliwcy.

Polskie lotnictwo bombowe dokonało 135 wypraw bombowych na cele militarne na terenie wroga przy udziale 676 samolotów. Bombardowano cele wojskowe w:

Antwerpii, Boulogne, Berlinie, Breście, Bremen, Calais, Cologne, Düsseldorfie, Duisburgu, Emdenie, Hamburgu, Kilonii, Kolonii, Le Havre, Manheimie, Osnabrücku, Ostendzie, Rotterdamie i Wlassingtonie.



Zakładanie spadochronu przed lotem bojowym

Polskie lotnictwo współpracy i balony zaporowe — wykonują również swoje zadania na terenie Anglii. Prócz jednostek bojowych lotnictwo polskie posiada swoje szkoły pilotażu, szkoły wyszkolenia załóg bombowych, a szereg lotników szkoli się w jednostkach szkolnych angielskich na kursach praktycznych i teoretycznych. Szereg pilotów myśliwskich walczy w jednostkach bojowych angielskich. Inni przeprowadzają specjalne loty dzienne na rozpoznanie terenu nieprzyjacielskiego przy pomocy fotografii. Duża liczba wreszcie pilotów przede wszystkim starszych wiekiem jest zatrudniona w szkołach angielskich i własnych przy szkoleniu uczni, szereg "ciągnie rękawy" za swoim samolotem, do którego uczniowie strzelają w powietrzu z KM. nabierając wprawy do walki rzeczywistej, inni transportują samoloty. Nikt dziś w lotnictwie polskim nie próżnuje—wszyscy pracują w miarę swoich sił i możliwości zdrowotnych i wieku. Mechanicy polscy, którzy nie są w jednostkach bojowych własnych pracują w ośrodkach angielskich.

POLSKIE SKRZYDŁA

Lotnicy polscy to ludzie o postawie czynnej wobec życia, znajdujący zadowolenie w ryzyku, poszukujący ostrych i silnych wrażeń, bardzo ambitni. Poza tym wszyscy odznaczają się dużym zasobem energii. Psychika lotnika jest zdecydowana, wyraźna, powiedziałbym kanciasta—lotnicy liczą zawsze i wszędzie przede wszystkim na siebie. Przyjaźń u lotników jest silna, a koleżeństwo u wszystkich bez względu na stopień i wiek. Mają oczywiście lotnicy i swoje wady, lecz one przy ich zaletach nie są zbyt widoczne. Lotnicy polscy odznaczają się głębokim patriotyzmem, chęcią pracy i walki, wolą zwycięstwa, podsycaną uczuciem zemsty, a obok tego troską o dobro Polski.

W czasie obecnej wojny powietrznej z Niemcami lotnicy polscy uzyskali odznaczenia i pochwały:

D.F.C. i D.F.M.	— 12
V.M.	— 92
K.W.I.	—382
K.W.II.	—167
K.W.III.	— 69
K.W.IV.	— 27

Wojna dzisiejsza, w której ważą się nie tylko drobne spory i sprawy państw i narodów, lecz przede wszystkim samo ich istnienie i samodzielny byt—obejmuje nie tylko siły militarne, lecz całe narody i wszystkie ich zasoby. Wojna dzisiejsza wykazuje, że siła militarna to nie tylko siła zbrojna lądowa i siła morska, że pojawił się prawie nieoczekiwanie dla szerokiego ogółu nowy czynnik—mianowicie lotnictwo. Wojna dzisiejsza to przede wszystkim wojna lotnictwa, lotnictwo w niej ma decydujący głos i zapewne przejdzie ona do historii pod nazwą pierwszej w dziejach ludzkości wojny powietrznej.

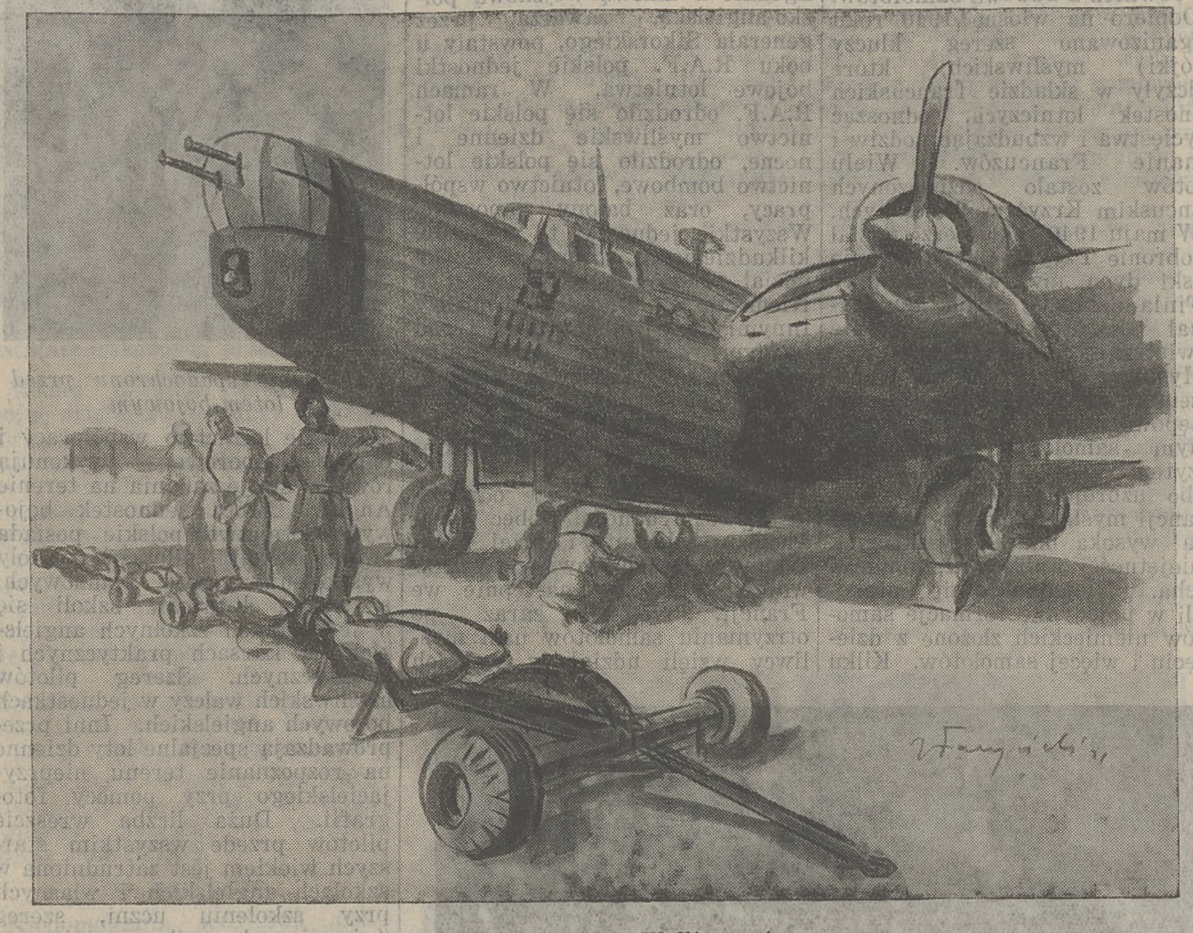
Wojna dzisiejsza uczy też nas Polaków, aby zwrócić baczną uwagę na lotnictwo, na jego rozwój i rozrost, bo tylko silne polskie lotnictwo w końcowej fazie wojny będzie mogło zadecydować o wielkości Polski, oraz o ukształtowaniu się warunków politycznych w Europie Środkowej.

Lotnicy polscy pracują dziś i walczą z myślą i głęboką wiarą—że ta praca i walka nie pójdą na marne, że będą odpowiednio wyzyskane dla dobra Polski.

Polskie lotnictwo, jego zdrowy rozwój w przyszłości powinno być troską szczególną wszystkich Polaków zagranicą i wszyscy myślami i uczuciami winni być z lotnictwem i lotnikami.

Henryk Dobrowolski

Pierwsze polskie dywizjony bombowe w Anglii



Przygotowywanie Wellington'a

Dywizjonom 300 i 301, w dniu Ich święta, poświęcam.

Była ich kupa chłopaków młodych, zdrowych i nasyconych zapałem wyrwać się po dziurki w nosie. Pierwszy rzut "inwazji" polskiej w Anglii. Extra-specie bombowi i asy myśliwskie. Dawne to były czasy. Jeszcze w Ex. Stormowali się wtedy w cztery dywizjony w ramach ówczesnego Centrum Wyszkolenia Lotnictwa Polskiego i oddał razem trwali.

Gdy czas pierwszego zgłoszenia przestał i język angielski przekroczył ramy tradycyjnego: "Do you like England?" . . . "Oh yes!" poszli na szkolenie. Myśliwcy na myśliwców, bombowcy na bombowców.

Długo to trwało i można było wiele, aż przyszedł wreszcie dzień, gdy pojawiły się wszystkie arkana zawiłej terminologii angielskiej, z sal szkolnych wyszły na nowy sprzęt pierwsze polskie jednostki bombowe. Podzielili się wtedy na dwa dywizjony, lecz się nie rozeszli. I dziś, po roku prawie służby, stoją dalej wspólnie na jednym lotnisku, jako pierwsze ogniwo którejś tam angielskiej grupy bombowej.

Tak. Bo zespół ten, za jeden z ostatnich miesięcy, ma rekord lotów bojowych w całym angielskim Dowództwie Lotnictwa Bombowego!!!

Na środku hangaru stał na trójnogach wielki, czarny od dołu, a łaciato-zielony od góry Wellington w przeglądzie. Rozkapotowane silniki, zdemontowane podwozie, otwarte klapy wyrzutników bombowych.

Zacząłem rozmawiać z mechanikami. Odpowiadają krótko. Zajęci. "... maszyna musi być gotowa na pojutrze, a roboty dużo. Niech pojedzie lot, a wróci która uszkodzona to co . . ." —zatroskał się jeden z pracujących. Patrzę z przyjemnością. Roboty nie ma kontrolę, z pracy idzie sama szybko. Ze zrozumienia obowiązku, ze zrozumienia współdziałania. Dla jednego celu.

Tu, na odległej stacji zobaczyłem i zrozumiałem to, co leży u podstaw organizacji i działania lotnictwa: ducha zespołu! Każdy wykonuje swą pracę cicho, spokojnie, dokładnie. Bez krzyku i hałasu. Każdy wie, że od jakości wykonania jego pracy, zależy praca innych. I oficer i szeregowiec, [illegible] z uśmiechem i zaufaniem. Ten dowódca i ten co przed chwilą wyszedł oczyszczał goleń podwozia.—My zespół—związani na śmierć i życie. Każdy z nas nie nawali!—

Tak. Ale dlatego właśnie, żaden z naszych dywizjonów nie miał w ciągu całego roku ani jednego defektu! Czy kto z tych daje sobie sprawę co znaczą te słowa? *Ani jednego defektu w ciągu roku!* Godziny, długie godziny pracy silnika od których zależy życie ludzkie . . . wykonanie zadania. Godziny pracy startów przed zmierzchem i powrotów z lotu, po brzasku. Godziny pracy w różnych warunkach atmosferycznych.

Ile to wymaga trudu, ile to wysiłku, samozaparcia, zapomnienia o sobie, sumienności, nieprzespanych a przepracowanych nocy. Bez kontroli, bez nadzoru. Z ducha zespołu! Podczas nalotów nocnych i bombardowań. Ognia kaemów i bomb.

Niedoceniana nigdy praca mechanika, pisze dziś swą historię na kartach barwy "Virtuti Militari."

. . . .

Przed półgodziną megafony w hangarach ogłosiły odprawę. Czekam cierpliwie, spacerując wzdłuż hangaru, pasując się na rogach z wiatrem, który za wszelką cenę usiłuje zerwać mi czapkę z głowy.

Na lotnisku ruch. Kręcą się przy maszynach mechanicy, coś dokręcają i sprawdzają zapobiegliwie. Któraś maszyna stęknęła głucho, kichnęła parę razy, błysnęła sinawym dymem spalin—próba silnika.

Odprawa skończona. Z ciemnego wnętrza hangaru wychodzą grupy załogi. Rozmawiają i dyskutują z ożywieniem. Oczy błyszczą podnieceniem—dziś wieczór lot operacyjny nad Niemcy! Objekt bombardowania—doki niemieckie.

Ładna robota, choć trudna. Bardzo silne OPL i reflektory. Myśliwców nocnych też pełno. Byle tylko pogoda była dobra. Właśnie—pogoda! A tu jak na złość komunikatu meteo jeszcze nie ma. Słyszę urywek rozmowy, "... nad Niemcami pokrycie 9/10 i deszcz."

—A bodajbyś pękł—odpowiada drugi—kracze, kracze i jeszcze wykracze. Cholera.

Rozpływają się powoli grupki powracających z odprawy załóg. Iść przygotować się do wyprawy. Obliczyć z grubsza kursy, omówić szczegóły lotu.

Jest godzina czwarta popołudniu. Siedzimy wyciągnięci na trawie za rogiem hangaru zasłonięci od wiatru, ciesząc się słonecznym dniem spóźnionej wiosny i wieczornym lotem. [illegible] tarcza słońca chyli się ku zachodowi, rzucając ożywcze, ciepłe promienie. Po niebie mkną strzępy chmur, gnane wiatrem.

Przed nami grzmi traktor, ciągnąc długi rząd wózków żółtych bomb. Na czele najcięższe—na końcu lekkie. Nie odjeżdża jednak daleko. Jakieś 200 metrów od hangaru staje i "gasi" silnik. [illegible] mechanicy, perły pracy i nauki, nauczeni doświadczeniem, czekają z podwieszeniem bomb na komunikaty meteo i potwierdzenie rozkazu startu.

Podchodzę do rzędu wózków i oglądam bomby. Grube, krótkie, nadęte. Jak bomby. Każda na swoim wózku ma przymocowaną [illegible]. Psychologiczne bomby [illegible]. Podchodzę jednak bliżej i biorę najgrubszą z nich protekcjonalnie. Zabezpieczone, nie wybuchną. 100% gwarancji. W pewnej chwili na chropowatym korpusie bomby wyczuwam pod ręką rysy.—Ktoś, niezdarnie wyrył napis: " . . . za Władka i za Kazię . . ."

Cofam się zmieszany. Gaśnie mi uśmiech.

" . . . za Władka i za Kazię . . ."

Długi rząd wózków na gumowych kołach. Długi rząd żółtych bomb. A protektory gumowych kół, mocno już starte. " . . . za Władka i za Kazię . . ."

. . . .

Siedzimy osowiali w kasynie. Kolację zjedzono prędko i w milczeniu. Przed chwilą nadszedł komunikat meteorologiczny: " . . . nad Niemcami pokrycie 9/10, deszcz . . ." Lot odwołano.

—Licho nadało z taką pogodą, że też to nigdy nic nie wiadomo. Trzeba to uregulować rozkazami, przez speców—mówi z niezadowoleniem szczupły, młody porucznik, trochę już szpakowaty.

O szyby tłucze zimny wiatr, o szyby dzwonią pierwsze krople deszczu. Wnoszą gorącą herbatę.

—Trzeba się napić czegoś mocniejszego, bo to człowieka licho może wziąć ze złości—wtrąca przysadzisty, tęgi kapitan z baretką "Krzyża Walecznych" na piersi.

Od elektrycznego kominka płynie miłe ciepło, whisky rozgrzewa i poprawia humory. Zacieśnia się koło przy kominku. Przysiadają się dowódcy i rozwiązują się języki. Na dworze wyje północna wichura, w przyciemnionym świetle saloniku płyną wspomnienia. Dobre i złe. Wesołe i smutne. Lotnicze. Ludzkie.

Zabiera głos jeden z dowódców:

—. . . wszystko jest "*all right,*" my jesteśmy tu poto aby walczyć, a choćbyśmy zginęli wszyscy, tak jak jesteśmy tu—na obczyźnie, a krwią swą dali wolność i życie Polsce, to uważam żeśmy obowiązek swój spełnili!—

Twarze się rozjaśniają, dłonie zaciskają mocniej na oparciach foteli. O tak, my obowiązek swój spełnimy!

. . . .

Rozmowę przerywa polski komunikat radiowy, w którym ktoś zachłystuje się z zachwytu nad zatopieniem "Bismarcka" w sposób dziecinny i niepoważny. Zamykamy radio ze złością.

—Pamiętasz Ignaca, zwraca się do mnie por. T.—on miał zawsze pecha do siódemki. Szkoda go.

—Za to "Oleńka" miała szczęście, przerywa ktoś z tyłu,—wracali właśnie z lotu. Podchodzą do lądowania, a tu "dyżurny" który czekał w chmurach wali serię bomb. Ledwo zdążyli dać pełen gaz i "wyrwać" maszynę tuż przed lejami. W ostatniej chwili. Dodał im jeszcze serię z kaemów no, ale jakoś się udało.

"Szkopy" wiszą tu ciągle, żeby "uprzyjemnić" nam życie. Na zmianę dranie trzymają wartę przez noc, czekając na zapalenie się świateł do lądowania. Mamy na nich też swoje sposoby, ale trzeba uważać. Zresztą podobne wypadki nie należą do rzadkości i nikt się już tym nie przejmuje.

Zegar bije godzinę jedenastą. Poprawiamy się w fotelach i wracamy do tematu.

—Zna pan porucznik Ryśka, tego młodego z Dęblina? Niedawno miał przygodę nad Kanałem. Wraca spokojnie z zadania do domu. Jest w odległości około 100 mil od brzegu angielskiego. W pewnej chwili wyłania się z chmury myśliwiec niemiecki, Messerschmidt 110—i grzeje w nich długą serię. Maszyną trzęsie, myślą, że już koniec. Ale gdzie tam. Całą serię wpakował równiutko—pół metra od kabiny obserwatora, aż do wieżyczki strzelca ogonowego. Przestrzelone przewody instalacji hydraulicznej wieżyczek strzeleckich; obydwie wieżyczki unieruchomione. Zablokowane również klapy do lądowania. Nawet płótno ze statecznika im zdarł! Chwała Bogu nikogo nie ranił.—

Za chwilę "Niemiec" ponawia atak. Uszkadza osłony silnika i kolektor spalinowy. Przestrzeliwuje dętkę prawego koła. Po tym ataku, wystrzelawszy prawdopodobnie całą amunicję, odchodzi. Wellington wygląda jak rzeszoto. Ciężki w prowadzeniu, nie reaguje prawie na stery kierunkowe. Pilot całym wysiłkiem mdlejących mięśni stara się utrzymać maszynę w równowadze. Pośpiesza mu z pomocą drugi pilot i strzelec z przedniej wieżyczki. Wspólnym wysiłkiem, u kresu sił dociągają wreszcie do lotniska.

Lądują poza kolejką bez użycia klap i z przestrzeloną dętką prawego koła, tuż przy linii świateł. /Maszyna zresztą poszła potem do kasacji./

Na dworze bębni o betonowe chodniki ulewa i dobija się do okien zimny wiatr. Ukryty w futrynie drzwi, gra świerszcz. Zapalamy papierosy.

—Opowiem panom wypadek, w którym cała załoga dała dowód niezwykle spokojnej pracy i rzadkiego opanowania, — rozpoczyna opowieść dowódca jednego z Dywizjonów ppłk. R.,—załogi leciały tej nocy na bombardowanie zagłębia Ruhry. Powietrze ciepłe. Nagrzane. Prawie bez wiatru. Parno. Start był trudny. Maszyny obciążone do granic maksymalnych; przeciążone, ciężko nabierały wysokość. Wieczór był jasny, widzialność dobra. Wellington "— N" dochodził już do brzegów niemieckich, gdy pilot otrzymał meldunek: obcy samolot za nami. Rozległ się grzechot karabinów maszynowych z tylnej wieżyczki. Z lewej strony płata szły serie smugowych pocisków. Gwałtowny skręt w prawo, by wyjść z pola obstrzału. Przez chwilę uniesiony lewy płat zasłania widok. Po wyprowadzeniu z skrętu—jest! Messerschmidt 110. Z lewej strony. Jakieś 200—300 metrów. Psiakrew!

Strzelec nieprzyjaciela otwiera ogień. Natychmiast krzyżuje się na nim wiązka strzałów z obu naszych wieżyczek. Widać celna, bo "Niemiec" przerywa ogień i Me 110 nurkuje w lewo, niknąc z pola widzenia.

—Pożar w tylnej wieżyczce,—melduje drugi pilot. Komunikacja ze strzelcem ogonowym przerwana—przewody uszkodzone. Nadają S.O.S. ale lecą dalej. Jeden z członków załogi czołga się w głąb kadłuba, by pomóc ugasić pożar. Pocisk zapalający przebił *plexiglass* osłon i rozerwał się, parząc dotkliwie prawą połowę twarzy strzelca. Po chwili pożar w wieżyczce zlikwidowany. Wszyscy oddychają z ulgą.

Obserwator namierza kurs, pilot kontroluje zegary, gdy słyszą suchy trzask rwanego płótna. Trzęsie całą maszyną—długa serią z kaemów i działek. Znów atakuje myśliwiec.

Przednia wieżyczka otwiera ogień. Tylny strzelec milczy, mając szyby zakopcone pożarem i poparzoną twarz. Uniki i skręty nie dają rezultatu. Maszyna przeciążona bombami reaguje leniwie. Wybucha przestrzelona butla z tlenem. Zapala się płótno pokrycia i przewody w kabinie tylnej. Pożar gasi obserwator rękami i czapką.

Nowa seria. Rozlatują się odstrzelone drewniane drzwi kabiny nawigacyjnej. Z przebitego zbiornika, wylewa się na podłogę olej. W maszynie swąd i dym.

Pilot decyduje się wyrzucić bomby. Gwałtowny ślizg w prawo. Nurkują. Bomby "poszły." Niemiec "zgubiony." Na wysokości 5.000 stóp wyprowadzają i nadają powtórnie S.O.S., biorąc kurs do bazy.

Pilot mocuje się ze sterami, które chodzą ciężko. "Fletner" nie działa, uszkodzony. Klapy do lądowania zablokowane. Drzwi bombowe otwarte po wyrzuceniu bomb nie dają się zamknąć, zmniejszając szybkość. Ciśnienie oleju spada. Z przebitego zbiornika olej wylewa się na podłogę.

Pada rozkaz: " . . . przypiąć spadochrony i przygotować się do wodowania . . ."

Polski Wellington dąży do bazy. Stoimy przy radio na podsłuchu. Nastrój poważny i skupiony. Odebraliśmy S.O.S. i podali Q.M.D. do lotniska. Czekamy. Chodzę zdenerwowany paląc papierosa. Na starcie sanitarka z lekarzem i samochód straży pożarnej. Gdzieś zawieszona wśród chmur, walczy samotnie z losem—polska załoga.

Ciszę przerwał daleki, głuchy dźwięk silnika. Są!

Zatrzeszczał głośnik. Wszyscy zamarli w oczekiwaniu.

. . . Tu "N" jak Natalia . . . tu "N" jak Natalia . . . prosimy o lądowanie . . . prosimy o lądowanie . . . nie możemy wysunąć podwozia . . . Odbiór . . . Odbiór . . .

Podaję krótko,—. . . próbować ręcznie na "Emergency" . . . Odbiór . . . Odbiór . . .

Mijają długie minuty milczenia. Jęczą silniki krążącej nad lotniskiem maszyny. Na starcie kicha gaźnik, w tej chwili zapuszczonej sanitarki. Robi się nam gorąco.

. . . "N" jak Natalia . . . "N" jak Natalia . . . podwozie nie chce wyjść . . . podwozie nie chce wyjść . . . będziemy lądować bez podwozia . . . Odbiór . . . Odbiór . . .

Ktoś zasłonił oczy ręką. Ktoś wstał.

Odpowiadam,—. . . lądujcie chłopcy . . . *O key . . O key* . . .

Błysnął reflektor lotniskowy, nasycając żółtym światłem kłęby mgieł, pełzających po lotnisku. Urwał się dźwięk silników samolotu. Z nieba spływała cisza.

Na starcie warczały tępo sanitarka i wóz pożarny. W metalicznym poświście śmigieł, podchodzi do lądowania ranny, polski Wellington. Bez podwozia.

Odwracam głowę.

Głuche uderzenie, jedno. Krótki, suchy trzask. Drugie. I ostre tarcie kadłuba o trawę lotniska. Wylądowali . . .! Opieram się plecami o budkę radiostacji. Krew spływa mi do serca. Jakby mi kto sto kilo z piersi zdjął.

Wylądowali . . .

Tak, proszę panów. Zimna krew załogi, całkowity spokój i to, że nikt nie stracił głowy—doprowadziły maszynę i ludzi do bazy,—kończy pułkownik swoje opowiadanie.

. . . .

Nad ranem maszyny zaczęły się zgłaszać. Brały kurs do bazy. Q.D.M. Godzina 04.02 pierwsza maszyna prosi o lądowanie. 04.05, siada gładko i roluje na swoje miejsce, gdzie czeka już obsługa. Lądują i dowódcy. Potem chwila przerwy.

Zgłaszają się następne. Robi się mały "tłok" w powietrzu. Kilka maszyn jednocześnie krąży nad lotniskiem, rycząc silnikami na małej wysokości. Podajemy kolejkę do lądowania. Lądują w odstępach parominutowych, szybko rolując na skraj lotniska. Załogi zmęczone po locie. Tylko papieros, kakao, krótki raport z lotu i spać.

Zaciąga lekka mgła. Widoczność się pogarsza. Za chwilę nie widzę nawet czerwonych świateł granicznych na dachu sąsiedniego hangaru.

Znów szum w głośniku. Zgłasza się nowa maszyna i chce lądować na zamglonym lotnisku. Powiada, że z góry widzą wszystko dobrze. Krótka wymiana zdań i po zapewnieniu, że zaraz wysłany zostanie po załogę samochód, odlatują na sąsiednie lotnisko, wolne od mgły.

Jeszcze brak dwóch maszyn. "D" i "M." Mgła gęstnieje. Z pobliskich łąk ciągną zwały mokrej, mlecznej waty. Widzialność pozioma żadna. Chodzimy prawie po omacku.

Czas ucieka. Zaczyna ogarniać nas niepokój. A głośnik milczy.

Wtem—są! Nie, to nie oni. To jakiś Anglik prosi swą bazę o lądowanie. Potem kilka taktów muzyki tanecznej i znów cisza.

Dzwonimy do "*Operation.*" Nie, nie zgłaszali o Q.D.M., żadnej wiadomości. Chodzimy zdenerwowani patrząc na zegarki. Co chwila ktoś wstaje i wychodzi.—Słychać ich?—Nie. Nic.—Może im radio uszkodzili i dlatego milczą? Jak będą przelatywać trzeba im wskazać lotnisko. Rakiety przygotowane?—Tak, gotowe.

Słyszę dźwięk silników. Wybiegamy wszyscy. To tylko "Anson." Na przelocie. Za chwilę to samo—samochód. Żeby go . . .

—Może usiedli po drodze na innym lotnisku, albo lądowali w terenie—odzywa się dyżurny radiooperator, zaczekajmy może zadzwonią? Czekamy.

Zdenerwowanie wzrasta. Już godzina 7.00. Dzień wstał. Wellingtony "D" i "M" nie powróciły jeszcze do bazy.

—Jeśli lecieli na ubogiej mieszance, to mają jeszcze na 20 minut,—oblicza zużycie paliwa siedzący koło mnie wysoki, barczysty kapitan. Patrzę mu w oczy i wiem, że lecieli napewno na bogatej. Opuszcza głowę.

Duszno mi. Wychodzę w mgłę na lotnisko. Grube krople potu osiadły mi na czole.

Czekaliśmy do południa. Telefony dzwoniły. Na lotniska. Do Grupy. Nic.

Chłód powiał przez Dywizjony i starł uśmiech z twarzy. Nie wrócili!

W południe przyjechał Anglik z Dowództwa Grupy.—*Two Polish aircraft are missing, I am very sorry. Very sorry.*

"*Two aircraft missing.*" Dwie polskie załogi. 12 ludzi. Kolegów. Przyjaciół.

Wieczorem polecieli nad Bremen.—

. . . .

Powietrze rozgrzane drga. Jest południe. Wiatr przegnał chmury i sam przepadł. Leżymy bez mundurów na trawniku i gawędzimy.

—Najwięcej emocji miałem nad Berlinem,—mówi do mnie porucznik z "sąsiedniego" dywizjonu z którym przyjechaliśmy razem odetchnąć wsią—bo wie pan, Berlin to coś specjalnego. To serce Niemiec. I właśnie my Polacy—nad Berlinem. I dla nich wyją tak syreny, jak dla nas we wrześniu. I ich serca dławi strach. I dzieci płaczą—jak nasze, wtedy. I domy po wyrzuceniu bomb wznoszą się wysoko, wysoko i rozsypują w tumanie kurzu. Wie pan, to widać, nawet dosyć wyraźnie. A potem łuna, krwawa, czerwona. Na którą się patrzy schodząc z celu; długo, długo w noc. Łuna, od której nie można oderwać oczu; bo chciałoby się wrócić i rzucać dalej bomby, których już nie ma. I to właśnie my—Polacy!

Berlin—mój najpiękniejszy lot.

Kupa artylerii ciężkiej, więc idziemy wysoko. Chodzi mi o dokładne umieszczenie bomb w celu, więc przed dojściem namierzam dodatkowo kurs i podaję pilotowi. Wychodząc na kurs widzę ogień artylerii przed sobą. Widać "obrabiają" już kogoś, bo wiązki strzałów idą gęsto, a stożki reflektorów zamykają się w kilku punktach. Artyleria ciężka rozstawiona dużym wachlarzem, strzela szeroko. Artyleria lekka skupiona w środku tworzy barwne tło, strzelając kolorowymi pociskami. Widok choć groźny, jest piękny.

Jesteśmy na kursie i powoli wchodzimy na cel. Sprawdzam odbezpieczenie bomb. Już i do nas zaczynają strzelać. Szukają nas reflektory pełzając po niebie; wreszcie jeden schwycił. W tej chwili dołączają się inne i łapią w stożek. Artyleria skupia ogień i zaczyna bić celnie.

Leżę w kołysce bombardierskiej i czekam, by uchwycić zbliżający się cel na nitkę celownika. Podaję więc krótko pilotowi:—trzymać się dalej na kursie. Dochodzimy do celu. Artyleria bije co raz mocniej.

Raptem czuję ból w prawym udzie. Ogarnia mnie bezwład i fala ciepła. Melduję, że jestem ranny. Drugi pilot czołga się do kołyski, by mi pomóc. Opanowuję się i rzucam rozkaz:—trzymać kurs, jesteśmy nad celem.

Nachylam się nad celownikiem. Przed oczyma tańczą czerwone i zielone płaty. Mdło mi. Cel jednak widzę. Wyraźnie. Zbliża się na nitce celownika, biegnie. Już! Naciskam kontakty wyrzutników. Przez ułamek sekundy w świetle rwących się pocisków, widzę lecące bomby. Potem nikną mi z oczu. W chwilę potem widzę w celu wybuchy . . . jeden . . . dwa . . . trzy! Wszystkie wybuchły.—

Teraz dopiero rozpętuje się piekło ognia. Chwyta nas dziesiątki reflektorów, skupia się ogień setek dział. Blask od wybuchów jest tak silny, że widzę na tarczy zegarka obracającą się wskazówkę sekundnika. Huk pękających wokół maszyny granatów tak mocny, że zdaje mi się, iż pociski rwą się w kabinie. W samolocie czuć swąd spalenizny i zapach prochu.

Drugi pilot pomaga mi przejść do kabiny nawigatora i przypiąć spadochron. Całą maszyną rzuca. Słyszę bicie odłamków po kadłubie i płatach. Mam wrażenie, że za chwilę rozlecimy się w powietrzu. Pod nami morze świateł i ognia. Idziemy w nim 12 długich minut.

Po wyjściu ze strefy ognia, obliczam kurs do bazy. Musimy iść po najkrótszym. Strzelcy meldują liczne uszkodzenia i boję się o silniki.

Biją pulsy w głowie i czuję wzdłuż nogi ciepłą strugę krwi. W prawym bucie wilgotno.

A tu jak na złość przewód oliwny zamknięcia drzwi bombowych uszkodzony i otwarte klapy wyrzutników zmniejszają szybkość. Kończę obliczenia i podaję kurs pilotowi. Lecimy do bazy. Koledzy podkładają mi spadochron pod nogę i robią prowizoryczny opatrunek. Cała noga we krwi. Odłamek przebił osłony kołyski bombardierskiej, i wbił się głęboko w prawe udo, rozszarpując mięśnie powyżej kolana.

Zaczyna nam brakować tlenu, a droga do domu jeszcze daleka. Koledzy zmniejszają swoje racje, aby starczyło tlenu dla mnie i dla pilota. Mijamy Bremen. Artyleria bije ostro, ale idziemy wysoko i omijamy ją bokiem. Przez dziury uszkodzeń wieje lodowaty wiatr. Marznie mi noga. Mokry od krwi but zamarzł i nie daje się włożyć, więc koledzy rozcierają mi palce u nóg.

Rozjaśnia się. Wstaje dzień. Dochodzimy do lotniska. Tymczasem podwozie nie chce wyjść. Przewody olejowe automatu uszkodzone. Pompujemy ręcznie na "Emergency," by podtrzymać ciśnienie. Po 45 minutach pompowania podwozie wychodzi.

Prosimy o lądowanie i lądujemy. Zarzuca nas trochę w prawo, ale siadamy w porządku. Po wylądowaniu okazało się, że mieliśmy przestrzeloną dętkę prawego koła. Pozatem przeszło 50 dziur w kadłubie i płatach i nawet przecięty główny dźwigar prawego skrzydła. Jak w tych warunkach dolecieliśmy, tego nie wiem. Lot cały trwał 8 godzin, 55 minut.

. . . .

W pobliskim miasteczku w N. jest cmentarz. Stary, zadrzewiony cmentarz. Wyasfaltowane aleje. Na lewo od takiej jednej alei, wyodrębniony czworobok. Rzędy białych, równo ciosanych krzyży. Z polskimi znakami. Jest ich 45. Relikwie Polskiego Lotnictwa.

Nocą, gdy księżyc wzejdzie, kląskają w pobliskich krzewach słowiki. Pod nimi śpią snem wiecznym Rycerze, którzy rzucili krew swą i sławę na plon; na plon stokrotny. Patrzą martwe, niewidne oczy kolegów—na żywych; co zrobią z Ich puścizny, Ich sławy, Ich krwi?!

A gdy nocą, księżyc wzejdzie—kląskają słodko słowiki.—

Krzyży jest 45.

I DRUGICH TYLU, NIE POWRÓCIŁO Z LOTÓW.

. . . .

I cóż, że gdzie niegdzie zaszeleści znudzony i znużony papier. I cóż, że ktoś wzruszy dumnie ramionami i zgięty w przepisowy paragraf ukłonu na lśniącej posadzce, czy miękkim dywanie, przyjąwszy z czyichś rąk aromatyczną "cup of tea," zapomni, że walczą tam, dlań—INNI! Cóż stąd?

Tam, życie pisze wbrew zawiłym pragmatykom, wbrew martwej, bezdusznej machinie biura—nową legendę Polskiego Lotnictwa Bombowego. LEGENDĘ MŁODOŚCI DUCHA.—

— — — — — — —

Wróciłem do domu "Oleńką." Była już ona w Berlinie, Bremie, Hamburgu, Kielu, Kolonii, Le Havre, Breście, Osnabrücku, Düsseldorfie, Duisburgu i ktoby to wszystko spamiętał. Nie znacie jej? Jest na rysunku.

Zasmolony, łaciato-czarny Wellington. Jak tysiąc innych. Ale dla mnie, najpiękniejszy na świecie.

Jerzy Głębocki

rysunki Jerzego Faczyńskiego



Wellington bombarduje

Z kampanii brytyjskiej

Lotem koszącym

(z dni Dywizjonu 303)

Nad lotniskiem, tuż przy samej ziemi rozciągała się mgła. Mgła bezdenna, sina, a nad nią, wysoko nad horyzontem różowiło się niebo od późno wschodzącego słońca. Dzień wstawał jaśniejszy, chociaż zimny jak poprzednie. Przecież to zima "w całej pełni." Zima nie nasza,—angielska. Zima mglista i deszczowa z kilku płatkami śniegu od czasu do czasu.

Wskazówki zegara minęły godzinę 11-tą. Maszyny stały gotowe do odlotu. Silniki zapuszczone dźwięczały pełnym tonem. Po kilku dniach niepogody—start. Lot nowy, ciekawy, pociągający, pełen emocji—dzienny lot na teren nieprzyjaciela.

Samoloty lekko wzniosły się w powietrze i zatoczywszy krąg, skierowały się na południe, nabierając z każdym skokiem śmigła—wysokości. Im bardziej lecieli na południe, tym więcej znikały chmury, które były tak konieczne do dzisiejszego lotu. Niedaleko wybrzeża francuskiego nieliczne tylko chmury przesuwały się na dużej wysokości. Pogoda była zla, nieodpowiednia do lotu zaskoczeniowego.

Ale w rytm silnika grały serca Polaków, serca, które dodawały impetu rozpędzonemu śmigłu . . . które wypełniały każdy nabój karabinów spotęgowaną siłą zniszczenia. . . . Serca, które szły na przekór zdrowej myśli, każącej zawrócić, bo pogoda nie odpowiada zamierzonemu zadaniu.

Może gdzieś, na dnie przytomnej jeszcze jaźni, zamigotała mu myśl o zaniechaniu lotu, ale szybciej jak przyszła—zginęła w pióropuszach po rozerwanych pociskach.

—Strzelają psiajuchy!

Wzmagało to w nim tylko zawziętość. A już teraz w parze ze wzrastającymi obrotami śmigła, pracowała jego myśl.

Tak, lekki skręt w lewo. Przejść na tamtą chmurkę. Karabiny odbezpieczone. Teraz pika. . . Wargi zaciśnięte, wszystkie mięśnie napięte. Żaden nerw nie może teraz drgnąć. Oczy utkwione w celowniku . . . palec na przycisku karabinów . . . ziemia w oczach rośnie, rośnie. . . .



Pilot z 303

To tu, to tam rozrywają się pociski. Lecz to jest przecież bez znaczenia. Za chwilę zamilkną wasze działa. Leci teraz wprost na nich, w ich ogniem ziejące stanowisko.

—Jeszcze moment, psiajuchy. . .

I niemalże w tej chwili zatrzęsła samolotem seria wypuszczonych pocisków.

To za tych, którzy niewinnie zginęli . . . a ta seria za tych, którzy są zamęczani . . . a to za moją rodzinę—i z tymi życzeniami grad kul posypał się na stanowisko, które zamilkło.

Sekundy tylko trwał ten atak, i tuż przy samej ziemi wyrównał maszynę i umknął dalej lotem koszącym, po czubkach drzew. W oczach zapaliły mu się wesołe błyski.

Skręt w lewo. Tuż jakby z pod niego uciekały pola. Po prawej zobaczył drogę i wiedziony nadzieją spotkania, leciał wzdłuż niej. Zbliżał się czas powrotu, wskazówka benzonomierza ustawicznie opadała.

Tuż za zakrętem, wolno posuwały się dwa samochody ciężarowe.

—To coś dla mnie! . . .

I zanim myśl przeszła, wpadł na nich od tyłu. Są już w celowniku. Nacisnął karabiny. Smugi pocisków przeszły po jednym, potem po drugim.

Widzi, jak przerażeni żołnierze wyskakują z samochodów. Czuje, że z chwilą wystrzelenia każdego pocisku lżej mu się robi na duszy. Ale jednocześnie, jak małe dziecko, które nie zadawala się jedną zabawką, ale szuka innej, tak i on szukał już teraz wroga na każdej ścieżce, za każdym niemal wzniesieniem, będąc pewny, że w tej powrotnej drodze "wraża sztuka" znajdzie się na liniach celownika.

Leciał nisko. W dali widać było już sine morze. Dzieliło go od niego kilka minut lotu tylko. Ostatni czas nad ziemią zajętą przez wroga. A w dole niczego nie zdradzający krajobraz.

Jeszcze minuta do morza. Ale już przy samym brzegu na małych czółnach widzi postacie ludzkie. Na warkot maszyny przerywają pracę i nie poznając jeszcze znaków samolotu powiewają radośnie na powitanie czapkami.

Krew Polaka zagrała mu w żyłach.

—Oto moja odpowiedź na wasze powitania—i pociski skierował na nich! . . .

Serce biło mu radośnie. Miał możność odpłacić teraz wrogowi za wszystkie wyrządzone krzywdy. Martwiło go tylko to jedno, że nie może zniszczyć ich, jak pragnąłby, jak czyniła to jego myśl.

I w swym zawrotnym locie tuż przy samej ziemi, miał tylko jedno pragnienie w duszy—spotkać jeszcze wroga, zanim nieubłagany czas powrotu nadejdzie.

Przez szyby kabiny obserwował uważnie okolicę. Jednostajnie niczym nie odznaczający się krajobraz francuski. Już tracił nadzieję, gdy nagle, tuż za małym laskiem—wyłoniła się duża płaszczyzna lotniska.

—Jest! Jest!

Szaloną szybkością przeleciał nad lotniskiem i zanim zorientowano się, zatoczył krąg i z dogodnej pozycji zaatakował przygotowanych do startu 5 Messerschmidtów 109. Kurczowo wprost naciskał na przycisk karabinów [illegible]ł, że gdyby mógł, to sam wyskoczyłby z kabiny i rzuciłby się na te maszyny! Szarpałby je, [illegible], niszczył, a połamane szczątki deptał nogami. Wydawało mu się, że te pociski za wolno dochodzą celu . . . że jest ich za mało . . . że—

Z jeszcze większą zajadłością naciskał na karabiny. . . . Maszyna rwała na przód. Samoloty znikły z krzyża celownika.

Gdzieś z ziemi strzelają, ale są to strzały bezładne, niecelne. Ostatnim spojrzeniem z mijanego lotniska widział ten pamiętny popłoch i przerażenie spowodowane zaskoczeniem! . . .

A w dole pod nim szumiało potężne królewskie morze! . . .

[illegible]wka busoli wskazywała kierunek północny! . . . .

Leon Świstun

Dzień Lotnictwa Polskiego



Promocja oficerska

Inicjatywa—ta w najlepszym tego pojęcia znaczeniu—zawsze była cechą wszystkich dobrych żołnierzy i wogóle obywateli. Nasze specyficzne warunki w okresie przedwojennym niezbyt sprzyjały rozwojowi dobrze rozumianej inicjatywy. W pokojowych warunkach inicjatywa nieraz była traktowana jako coś, niemal przeciwstawnego dyscyplinie.

Że nie jest tak, szczególnie w wypadkach i okresach, w których rutyna, "droga służbowa" przeszkadzają normalnemu postępowi i niezbędnym reformom, nie trzeba dowodzić. Niema nic bardziej korzystnego dla dowódcy, jak świadomość, że dysponuje żołnierzami z darem rozumnej i opanowanej w przejawach dyscypliny. Regulaminy i opracowania wojskowe stawiają inicjatywę żołnierską wśród najważniejszych elementów powodzenia. Rzeczą dowódców jest inicjatywę należycie ocenić i wyzyskać.

Lotnicy z samej natury swojej—tak dziś dominującej—broni nawet w najbardziej niepomyślnych warunkach zachowują tę wielką cnotę żołnierską. Przypomnijmy sobie ogromne wysiłki kapitana-pilota Władysława Polesińskiego który pragnął bogactwo ducha polskiego skoncentrować, a charaktery zahartować. Czynił swe próby, śmiałe i obce rutynie, w przewidywaniu nastających dni ciężkiego zmagania dla Narodu. Małość oficjalnych przewodników społeczeństwa stała mu na przeszkodzie, czym jednak do końca nie dał się zrazić. Inny lotnik, tym razem nie wojskowy, niemniej podlegający dyscyplinie swojego klubu, zaszeregowany w ramy sztywnej uroczystości lotniczej, potrafił wyjść z szeregów i w długim, żarliwym wywodzie zwierzchnikowi ówczesnemu Sił Zbrojnych wykazać niedostateczność przygotowań i błędy w organizacji lotnictwa. Setki tysięcy ludzi rozpoczynało defiladę, setki dostojników w przerażeniu i oburzeniu objawiały swe obrażone uczucia, ale ten lotnik swój obowiązek nienakazany wykonał.

Inicjatywa jest bowiem obowiązkiem.

Można ustosunkować się cynicznie do zasad Polesińskiego, który wzywał do powszechnej krucjaty przeciw wadom charakteru i można także dziś jeszcze tłomaczyć, że sprzedawaliśmy zagranicę samoloty i działa przeciwlotnicze, bo nie byłoby kim ich obsadzić—i jednocześnie można dowodzić, że mnożenie kadr lotniczych było zbędne wobec . . . braku sprzętu—nie ma to jednak nic wspólnego z istotą spraw które były. Teraz ograniczmy się do stwierdzenia, że polska młodzież, ta lotnicza w szczególności, umiała sytuację i potrzeby naogół trafnie rozumieć, tak jak dziś ją pojmuje, dając temu dowody, które przejdą do historii Polski.

"Miłość żąda ofiary" . . .

Dyskretnie i bezgłośnie odchodzą w śmierć młodzi bohaterowie. Czynem, nie urzędowaniem i zabiegami, legitymują imię Polski.

Wielką pracą zarabiają na prawo walki za Ojczyznę—bo sama brawura nie wystarcza dziś, gdy maszyna dyktuje warunki, a nowe metody walki komplikują je tak niezmiernie. Nie wszyscy jeszcze rozumieją te sprawy, co wynika z uważnej obserwacji innych, mniej poświęcenia wymagających, dziedzin naszej pracy na obczyźnie.

* * *

Liczba zniszczonych przez nasze lotnictwo samolotów nieprzyjacielskich już jest bliska 400 a nasze dywizjony bombowe wykonały około półtorej setki wypraw w których około 400 samolotów zrzuciło na cele takie, jak Berlin, Brema, Duesseldorf, Duisburg, Emden, Hamburg, Kiel, Kolonia, Mannheim i t.d. dziesiątki tysięcy bomb zapalających i o wiele ponad półtora miliona kilogramów bomb kruszących. To w Wielkiej Brytanii. Ale jeszcze we Francji, choć dopiero pod koniec dopuszczeni do działań, lotnicy polscy zniszczyli 69 samolotów niemieckich, a podczas kampanii w Polsce, w warunkach druzgocącej przewagi wroga, dokonano 24 wypraw bombardujących na pancerne dywizje niemieckie i wespół z obroną z ziemi zniszczono 421 samolotów napastnika.

Nie pora jeszcze może na bilanse, niepodobna jednak nie przyznać lotnikowi polskiemu wielkich walorów i nie zauważyć, że pomimo dwu ewakuacji i zmieniających się warunków potrafi on dać z siebie coraz więcej. Prawie trudno jest wierzyć!

Wielki hart moralny leży u podstaw jego niewątpliwego dziś przewodnictwa tak pod względem udziału w walkach jak i pod względem zwartości duchowej oddziałów. Współżycie lotników nacechowane jest wzruszającą dyskrecją i dobrocią—cechami, które wynikają z wzajemnego szacunku i troski braterskiej. Niechże corychlej takie walory staną się udziałem wszystkich.

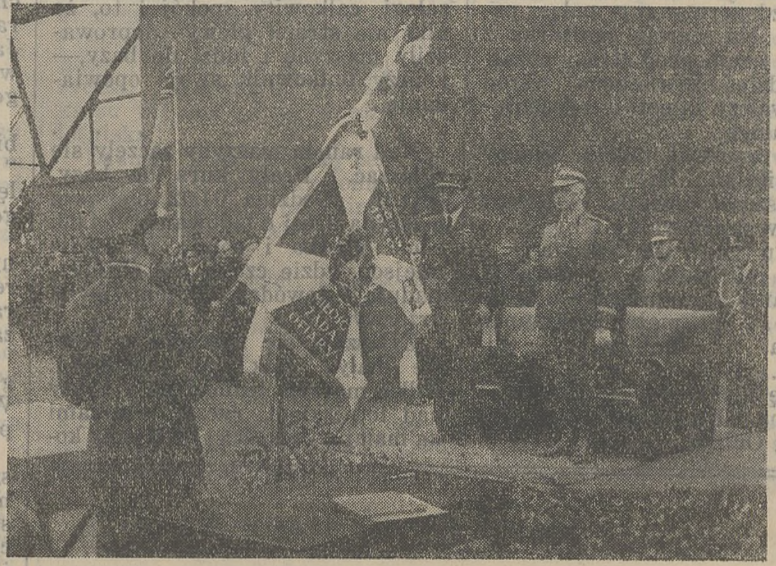
* * *

Dzień 16 lipca jest dniem lotnictwa. Pan Prezydent Rzeczypospolitej i Naczelny Wódz obecnością swą wśród lotników podkreślili tę wielką i dumną, a pełną miłości uwagę, z jaką cała Polska obserwuje czyny polskiego lotnictwa i jego wciąż rosnącą sławę w świecie. Od osób, które ostatnio przybyły z Francji, Portugalii lub Bliskiego Wschodu, dowiadujemy się, że wszędzie głośno jest o polskich lotnikach. W kraju otacza ich legenda.

Uroczystości lotnicze, które rozpoczęły się dnia 15 lipca popołudniu, zorganizowano w miejscowościach, w których najłatwiej było zgromadzić jak największą ilość lotników. Na cmentarzu miasteczka, w pobliżu lotnisk, zajmowanych przez Polaków Pan Prezydent Rzeczypospolitej odsłonił pamiątkowy krzyż, ozdobiony emblematami polskiego lotnictwa. Dookoła krzyża symboliczne mogiły z tabliczkami o polskich imionach i nazwiskach. Następnie, wśród zieleni i kwiatów tego cmentarza-parku odbył się apel tych, którzy polegli na polu chwały lub zginęli podczas zadań śmiercią lotnika. Generał Sikorski, który wziął w swe doświadczone ręce przyszłość Ojczyzny i honor Polskich Sił Zbrojnych, niemałą chwilę musiał dumać o swoich najlepszych żołnierzach i synach. Po długiej niestety ceremonji apelu, obejmującego straty wszystkich naszych dywizjonów, orkiesta polskiej brygady, specjalnie przybyła ze Szkocji, odegrała marsza żałobnego Chopina.



Poświęcenie sztandaru



Przed sztandarem



Krzyż wzniesiony ku pamięci lotników polskich

Dnia następnego, po mszy polowej w olbrzymim hangarze, odbyło się wręczenie Generałowi Inspektorowi Lotnictwa sztandaru, który przybył z Polski.

Dekoracja krzyżem wojennym Virtuti Militari wielu oficerów i szeregowych lotnictwa, oraz wielce znamienna uroczystość promocji oficerskiej kilku podoficerów, wreszcie defilada przed Wodzem Naczelnym i towarzyszącym mu Dowódcą R.A.F. złożyły się na dalsze doniosłe fragmenty Dnia Lotnictwa.

Licznych brytyjskich gości szczególnie uderzył całkowicie polski charakter obchodów. Przemówienia Biskupa Polowego, dekoracja ołtarza, strona muzyczna nabożeństwa i innych części uroczystości, nastrój jej i poszczególne akty, jak nadawanie stopnia oficerskiego przez dotknięcie pałaszem to wszystko interesowało w najwyższym stopniu Brytyjczyków, nam zaś pozwoliło przez te dni oddychać najpiękniejszą polską atmosferą. Z przyjemnością zapamiętałem takie obrazki, jak pełne serdeczności powitanie przez lotników delegacji z innych broni oraz Marynarki. Dwaj ministrowie naszego Rządu wiecznie byli otoczeni przez lotników, wyjaśniając im różne sprawy, głównie oczywiście wysoce aktualną kwestię porozumienia z Rosją.

Naczelny Wódz w przemówieniu swoim do lotników, a następnie w rozmowie żywej i bezpośredniej z przedstawicielami prasy angielskiej dał wyraz prawdzie, że jeśli jakiekolwiek trudności istniały, istnieją lub będą istniały w naszych stosunkach z Rosją, to wina będzie zawsze po stronie Moskwy. Musiałoby dojść do generalnego załatwienia nietylko ostatnich krzywd, uczynionych narodowi polskiemu przez rząd sowiecki, ale wogóle do zakończenia półtorawiecznego sporu polsko-rosyjskiego na podstawach moralnych, to znaczy z wykluczeniem stosowania metod nie etycznych. Postawa Polski jest prosta i jasna.

* * *

W najbliższym czasie wydrukujemy wyjątki kronik które prowadzone są w każdym z licznych już dzisiai polskich dywizjonów lotniczych. Można w tych grubych księgach, pisanych różnymi charakterami pisma, często przez lotników którzy nie powrocili z wypraw—czytać bezpretensjonalne, proste relacie o przebiegu bombardowań lub nalotów koszących na oddziały niemieckie w Niemczech i we Francji. Księgi te zapisywane są bez żadnego przymusu. W chwili wolnej pilot lub obserwator, mechanik lub radiooperator spowiada się w niej ze swoich przeżyć lub notuje najważniejsze fakty. Przytoczne urywki mówią same za siebie. Kiedyś można będzie przepracować te bogate materiały, nie pomijając ani dat, ani miejscowości, ani nazwisk. Powstanie pomnikowe dzieło o młodzieży polskiej, której miłość dla Ojczyzny będzie mogła być zmierzona—wielkością jej ofiar.

Stanisław Strumph Wojtkiewicz

Życzenia dla lotników

Inspektor Polskich Sił Powietrznych

W dniu wielkiego święta, jakim jest wręczenie sztandaru przysłanego z Rzeczypospolitej, przesyłam na ręce Pana Generała moje nojgorętsze i najserdeczniejsze życzenia. Niechaj ten Orzeł Biały, który do Was z Polski przyleciał i wiedzie do tej Polski Wasze bohaterskie zastępy, niech ten sztandar szyty w umęczonej Ojczyźnie będzie symbolem prawdy, że niema tak wielkich poświęceń i tak wielkich ofiar, jakichby lotnik polski dla naszej wolności i chwały naszego Narodu nie złożył.

Lotnictwo polskie jest tą bronią która codzień zapisuje się chlubnymizgłoskami na kartach historii obrony wielkich ideałów ludzkości.

Oby ten znak rycerski był wyrazem największych pragnień Narodu, oby urzeczywistnił dumne słowa dawniej i dziś najpopularniejszej pieśni lotniczej "leć nasz orle w dumnym pędzie—sławie, Polsce, światu służ."

I-y Generał do Zleceń

Z kampanii francuskiej

Dyon 1/145—Finlandzki

Dotychczas bardzo niewiele ukazało się wspomnień tyczących dziejów lotników polskich we Francji. Nowe wspaniałe wyczyny lotników polskich w Anglii przyćmiły tamte.

Poniżej przytaczamy jeden z przyczynków do historii lotnictwa polskiego na ziemi francuskiej: ciekawe koleje t. zw. Dyonu Finlandzkiego, który dziś walczy dalej w W. Brytanii. Tak łączą się dawne wysiłki z nowymi, pisząc księgę bohaterstwa lotnika polskiego.

Gorącemu pragnieniu lotników polskich we Francji, aby szybko zorganizowane zostały polskie dywizjony lotnicze, nie stało się za dość. Z różnych względów sprawa szła opornie. Lotnictwo francuskie opanowane było przekonaniem o tak znakomitej wyższości pilotów francuskich nad polskimi, że przede wszystkim, w początkach, nie doceniało polskiej pomocy, nie uważało jej bynajmniej za czynnik poważny. Gdy brak pilotów we Francji wyszedł na jaw, wówczas zaczęto przydzielać grupki polskich pilotów do jednostek francuskich. Wkrótce okazało się, że takie polskie klucze i kominy /komin jest to klucz, broniący określonego terenu, najczęściej lotniska, fabryki lub miasta/ okazały się nie tylko nie gorsze od francuskich, ale częstokroć, dzięki duchowi walki i poświęceniu Polaków wybijały się na czoło, a nieraz bywały, szczególniej w ostatnich tygodniach walki—jedynymi startującymi na spotkanie z nieprzyjacielem.

I tak na przykład klucz frontowy ŁA, który walczył od 26 marca 1940 r. w składzie francuskiej Groupe de Chasse 111/2 zniszczył 2 Me 110, 1 He 126 i 1 Do. Klucze De i Ce, pracujące w Groupe de Chasse 11/6 Cigogne zestrzeliły 3 He i 2 bombowce. Klucz SU zniszczył 2 Me, 1 Ju i 1 Do. Klucz BU zniszczył 1 He, 1 Me i 2 bombowce, walcząc w składzie Groupe de Chasse 111/1. Klucze GO i MU walczyły w Groupe de Chasse 11/7 i zniszczyły łącznie 8 samolotów niemieckich. Klucze BR i PA należały do Groupe de Chasse 1/2 i strąciły również 8 Niemców. Klucz WY zestrzelił 1 Me. Klucz JA—dwa. Klucz KO—2. Klucz GA—dwa. Komin KO rozbił dwie wyprawy nieprzyjacielskie i miał na rozkładzie 4 samoloty. Komin OP zestrzelił 5 He 111. Komin HE, jedyny, któremu udało się przedostać do Anglii drogą powietrzną, zniszczył 1 Heinkla. Podobnie komin WI.

W ostatnich dniach przed poddaniem się Francji komunikaty francuskie były już pełne podziwu i pochwał dla pilotów polskich. Otrzymali oni odznaczenia francuskie. Wielu udało się przedostać drogą lotniczą do Afryki, skąd naturalnie przybyli prawie wszyscy do Anglii, podobnie jak gros lotnictwa polskiego. Pełny obraz polskiej pracy lotniczej we Francji można będzie dać dopiero po wojnie, jednakże już dziś można stwierdzić, że wkład nasz, aczkolwiek tak opóźniony przez Francuzów, był ofiarny i skuteczny.

* * *

Jedyną jednostką polską, którą udało się zorganizować we Francji, był Dyon lotniczy Groupe de Chasse 1/145 przez nas nazywany Dyonem Finlandzkim. Nazwa pochodzi stąd, że w lutym 1940 r., gdy powstała myśl wysłania polskich lotników na pomoc Finlandii, zgłosiło się wielu pilotów i mechaników na ochotnika do takiej jednostki polskiej, którąby miała walczyć przeciw najeźdźcy wschodniemu. Po uzupełnieniu brakujących mechaników — powstał samodzielny dywizjon polski. Sprawa Finlandii upadła, samodzielna jednostka lotnicza pozostała. W ten sposób Francuzi musieli się już pogodzić z faktem dokonanym. W centrum polskiego lotnictwa w Lyonie zaczęła istnieć polska Groupe de Chasse. Na razie—bez samolotów. . . .

Z natury rzeczy ten zorganizowany już Dywizjon przede wszystkim otrzymywać zaczął samoloty i ekwipunek z chwilą nastania groźnych dla Francji dni. Dnia 10 maja, po silnym zbombardowaniu lotniska Bron w Lyonie piloci Dywizjonu utworzyli klucze alarmowe dla obrony bezpośredniej Lyonu i lotniska. Klucze Dywizjonu otrzymały samoloty Morane, na których normalnie odbywały się loty szkolne i treningowe. Startowały na alarm syren z miasta lub alarm na lotnisku. Setki polskich pilotów, trzymanych przez Francuzów tak długo w bezczynności, z zazdrością patrzyły na kolegów, już włączonych kluczami do eskadr francuskich, a w szczególności na tych, którzy formowali tę pierwszą we Francji jednostkę polską.

Dnia następnego Dyon przesunięto na lotnisko Mions. Dyon szybko uzupełniał teraz sprzęt i ekwipunek. Poczynając od dnia 10 maja piloci wykonywali loty bojowe bardzo pracowicie, co nie przeszkodziło Francuzom w usiłowaniu rozformowania Dyonu. Było to dnia 15 maja. Piloci polscy mieli być przydzieleni do eskadr francuskich kluczami. Dowódca Dyonu sprzeciwił się jednak temu żądaniu i przy poparciu jednego z życzliwych oficerów francuskich Dyon pozostał w całości.

Zaczęły napływać do Dyonu samoloty bojowe typu Caudron Cyclon 714 CR1. Samolot ten, bardzo pięknie rozwiązany pod względem konstrukcji, nie był dostatecznie sprawdzony przez wytwórnię, zawodził przez brak niezbędnych ulepszeń i pewną bronią nie był, szczególnie z powodu zbyt delikatnej budowy. Nieuniknione usterki tego nowego zupełnie typu dopiero w locie i podczas walki występowały na jaw. Opisy fabryczne samolotu i jego części były o charakterze fabryczno-reklamowym.

Dyon miał wielu pilotów ze szkół lotniczych. Ale inni piloci pochodzili z pułków lotniczych jak np. ze Lwowa, Krakowa, Wilna, Warszawy, Torunia i Poznania. Byli wśród nich i lotnicy z bombowców. Wieczorem dnia 18 maja Dyon przesunięty był na lotnisko Villacoublay pod Paryżem z zadaniem obrony stolicy i lotniska. Część pilotów odbyła drogę lotem. Dyon wszedł w skład zgrupowania Myśliwskiego 23, które broniło południowego sektora Paryża.

W dniu 25 maja, gdy Dyon wykonał już 23 zadania bojowe, przybył na inspekcję minister lotnictwa. Dowiedziawszy się o wadach sprzętu lotniczego, zawiesił on natychmiast samoloty Caudron. Jednak, wobec braku innych, już dnia następnego polscy piloci musieli latać nadal na nich.

W dniach 30 maja—3 czerwca odbyło się przesunięcie Dyonu na lotnisko Dreux. Samoloty były tam maskowane na skraju lasków. Dnia 4 czerwca nareszcie otrzymano radiostację, to też natychmiast zorganizowano odbiór komunikatów, nadawanych przez wieżę Eiffla o wyprawach nieprzyjacielskich. Jednakże komunikaty te były zwykle nadawane przez wieżę z opóźnieniem do 10 minut od chwili zauważenia wyprawy niemieckiej.

Dnia 6 czerwca Dyon jest w składzie nowego Zgrupowania Myśliwskiego 42 z przydzielonym odcinkiem doliny Sekwany od Veruon do Meulon. Nadal zawodziły w samolotach gaźniki, podwozia. Zdarzały się zatarcia. Już było wiadomo, że na samolotach tych nikt prócz Polaków nie lata i że nie są one produkowane nadal—po zabiciu się dwu fabrycznych oblatywaczy.

* * *

Dnia 8 czerwca odbyła się pierwsza wielka bitwa Dyonu z napotkanymi siłami niemieckimi. Klucz alarmowy Dyonu w składzie 5 pilotów, po wystartowaniu na alarm, napotkał na południo-zachód od Rouen od 15 do 20 samolotów Me 110. Patrol zaatakował nieprzyjaciela. W wyniku walki zniszczono 7 samolotów niemieckich. Pięć z nich znaleziono w lasach pod Rouen. Strat własnych nie było, lecz prawie wszystkie samoloty klucza były niezdolne na razie do walk z powodu przestrzeleń oraz wad konstrukcyjnych.

Dnia 9 czerwca cały dywizjon wzniósł się w powietrze z zadaniem oczyszczenia z nieprzyjaciela obszarów nad doliną Sekwany od Meulon do Rouen. Nad m. Veruon odbyła się druga wielka bitwa Dyonu, który napotkał około 20 Me 109. Samoloty te osłaniały wyprawę złożoną z 50 bombowców Dorniera. Wyprawa ta, jak doniosły nazajutrz komunikaty radiowe francuskie, była rozbita przez Polaków i nie doszła do swojego celu. Zginęły w tej zajadłej walce trzy Me i jeden Do, jednakże i trzech polskich pilotów nie powróciło, a jeden był ranny w ramię. Znów pewna ilość samolotów musiała odejść do remontu, niemożliwego z powodu braku części zapasowych, tudzież opieszałości i wygodnictwa fabrycznych specjalistów, których podczas przerwy obiadowej i po godz. 19, nic nie obchodziło, pomimo, że nasi mechanicy urabiali sobie ręce po łokcie. Mechanicy polscy nie byli przeszkoleni przez Francuzów; to co umieli, to zawdzięczali swojej spostrzegawczości i wrodzonym Polakowi zdolnościom.

Dnia 10 czerwca na alarm z wieży Eiffla o kierowaniu się niemieckiej wyprawy na Dreux, wystartowało 12 samolotów Dyonu. Na południe od Dreux napotkano 15 Do, osłanianych przez 12 Me 109. Bitwa toczyła się podczas prób bombardowania Dreux. W bitwie zginęły 2 bombowce niemieckie i jeden myśliwiec. I ta wyprawa niemiecka uległa rozbiciu. Dowódca Dyonu płk. K. był ciężko ranny i lądował, nie mogąc z powodu upływu krwi wysunąć podwozia. Odwieziony był w stanie ciężkim do szpitala, a następnie szybko ewakuowany dalej na południe. Były to już bowiem w pełni odwrót francuski i ewakuacja milionów mieszkańców oraz tyłowych urządzeń: jaskrawa zapowiedź bliskiego już załamania się Francji. Pozatem strat nie mieliśmy. Prócz stwierdzonych oficjalnie—w bitwie tej Niemcy prawie z całą pewnością utracili jeszcze dwa samoloty, czyli razem 5.

Wieczorem dnia tego radio francuskie nadało pochwalny komunikat o bohaterskich walkach polskiego Dyonu z przeważającymi siłami niemieckimi.

Ogółem w okresie od 3 do 10 czerwca, czyli w ciągu tygodnia wykonano 19 zadań i 188 godzin lotu. Zniszczono 14 samolotów niemieckich, w tym 12 stwierdzonych oficjalnie.

* * *

Dnia 11 czerwca nakazano przesunąć Dyon do Semaises w pobliże Malesherbes, pod rozkazy Zgrupowania 23. Dnia 12 czerwca rozpoczęto przeszkalanie na samolotach typu Bloch, gdyż poprzednie Caudrony, na których Polacy dokonali tylu wyczynów, uznane były i przez Francuzów za nienadające się. Przydzielono w tym celu Dyonowi 3 samoloty Bloch, jednak bez dostatecznych instrukcji i objaśnień. Do eskadr francuskich odeszło na przeszkolenie na Blochu 8 pilotów, a następnych 8 miało odejść niebawem.

Jednak już do tego nie doszło, gdyż dezorganizacja przegranej dosięgła i lotnictwa francuskiego, na ogół o wiele silniejszego moralnie od piechoty. Dnia 14 czerwca nad ranem Dyon zaalarmowano w nocy rozkazem, kierującym go do Chateauroux. Tam wykonano jeszcze kilka zadań bojowych. Wyjaśniło się już, że nie ma po co wysyłać pilotów na przeszkolenie do Francuzów i postanowiono teraz pilnować zwartości oddziału.

Dnia 16 już całe oddziały francuskie przepływają w bezładnym odwrocie. Dnia 17 Dyon z trudem przepycha się wśród masy uchodźców do Rochefort, gdzie miał osłaniać lotnisko. Zadanie to Dyon wykonywał do ostatniej chwili. Mimo, że Francuzi wycofali się już w nocy. Dyon pozostał tam do ranka dnia 19 czerwca. Napotkano pilotów, którzy uprzednio odeszli na "przeszkolenie."

Dnia 19 czerwca, podczas nalotu na Rochefort, wystartowali tylko dwaj Polacy, już na Blochach i zniszczyli na oczach zdumionych Francuzów jeszcze dwa Heinkle, podnosząc straty zadane Niemcom przez Dyon—do 16-tu.

Dnia 19 czerwca przed południem pozostawiono samoloty Francuzom za pokwitowaniem i Dyon odjechał do La Rochelle. Zdołano już nawiązać kontakt z polskimi władzami. W porcie zastępca rannego dowódcy Dyonu kpt. Ł. zarządził zdanie reszty sprzętu Francuzom i ładowanie się na statek. Załadowała się i część piechoty polskiej. Jednakże trzeba się było wkrótce wyładować, gdyż admiralicja francuska zabroniła temu francuskiemu statkowi opuszczać port. Opiekujący się niezmordowanie polskimi lotnikami płk. P., słynny lotnik polski, porozumiał się z konsulatem brytyjskim i otrzymał zapewnienie, że po Polaków przybędzie wielki statek angielski. O godz. 18 statek istotnie przybył i rozpoczęło się ładowanie. Wzięto także tysiące polskich żołnierzy z armii lądowej. Statek długo nie odpływał. Port był w nocy bombardowany. Co 10 minut nadlatywał nowy bombowiec niemiecki. Stojący w pobliżu inny statek był trafiony i palił się.

Transportowiec odpłynął rano dnia 20 czerwca i po dwu dniach zawinął do Plymouth.

* * *

Lotnicy Dyonu bardzo szybko zostali przeszkoleni na sprzęcie brytyjskim i zorganizowani w Dywizjon 302. Wielu pilotów i mechaników z byłego Dyonu Finlandzkiego, czyli 1/145 według numeracji francuskiej, służąc w Dywizjonie 302 RAF'u i spełniając swe zadania w nowych, o wiele pomyślniejszych warunkach, wspomina z dumą ciężkie i chlubne dni powstania i bojowej sławy Dyonu.

Z czasem będzie możliwe ogłoszenie na chwałę Ojczyzny i ku pamięci potomnych ich imion, które zawsze będą symbolem wytrwałości i energii w walce o Wolność.

Stanisław Strumph Wojtkiewicz

Z kampanii wrześniowej

Lot do Warszawy

—Było to 15 września pamiętnego roku. Eskadra nasza stała w Młynowie, w okolicy miasta Łucka.

Wiadomości były złe, choć nikt z nas nie oczekiwał zbliżającej się szybko tragedii. Dzień, jak wszystkie, dziwnie słoneczny. Powietrze jasne i czyste. Zdawało się, że błękit nieba zwieszał się tuż, tuż przy ziemi. Czułem jakąś dziwną tęsknotę i ostry ból w sercu, a obok tego dziwną energię, ogromny jej zapas, do walki o kraj. Coś mnie dusiło, jak wszystkich zresztą, pierś rozpierała podświadoma siła żywotna narodu, siła niewykorzystana i oto bezsilna wobec nawały żelaza. Zazdrościliśmy tym co polecieli na zadania.

Eskadra otrzymała rozkaz wysłania samolotu do oblężonej Warszawy. Trzeba było doręczyć rozkaz Naczelnego Wodza dla gen. Rómmla, dowódcy obrony stołecznego miasta Warszawy i mapy dla armii gen. Kutrzeby.

Szczęście do mnie się uśmiechnęło. Słońce stało się jaśniejsze, goretsze, a wszystkie smutki gdzieś prysły. Zobaczę kochaną Warszawę, zobaczę miasto stawiające samotnie opór najeźdźcy.

O godzinie 10 wystartowałem na "Karasiu." Droga moja długości około 330 klm. biegła na przełaj. Strzałka busoli wskazywała 310°. Czas lotu obliczyłem na 90 minut.

Rozkaz i mapy trzeba było dostarczyć na miejsce za wszelką cenę, to było moje zadanie. Po drodze mogłem spotkać myśliwców niemieckich, wreszcie trzeba było prześlizgnąć się przez wrogi pierścień okalający Warszawę i wylądować, nim zdążą zdjąć mnie z powietrza, co mi się wcale nie uśmiechało.

Wybrałem lot koszący. Lot koszący zawiera w sobie wiele przyjemności i emocji. Uczucie lotnika w locie koszącym może jedynie odczuć jeździec mknący na przełaj w terenie mu nieznanym, pełnym wszelkiego rodzaju naturalnych przeszkód, gdzie nie ma czasu do namysłu, decyzja musi być natychmiastowa, a ręka śmiało prowadzić wierzchowca na przeszkodę. Samolot sunie tuż nad ziemią, prawie zdaje się, że dotyka jej kołami. Jakieś większe wzniesienie, zabudowania, krzaki, zagajniki — trzeba dosłownie przeskakiwać, lub też wymijać gwałtownym skrętem, i wtedy samolot zda się zamiata skrzydłem ziemię.

Prawie całą drogę odpoczywałem psychicznie i cieszyłem się wrażeniami lotu. Pewien byłem, że mimo wszystko nakazane zadanie wykonam. Obserwowałem jak przedmioty na ziemi zawrotnie szybko uciekały do tyłu. W pędzie tym, tuż nad ziemią, tak na przełaj, wcale się nie odczuwało i nie obserwowało śladów panoszącej się na naszych ziemiach wojny.

Dopiero w odległości 50 klm. od Warszawy, gdy moja powietrzna droga przebiegała w pobliżu szosy, zobaczyłem nieprzyjacielski transport samochodowy z benzyną na postoju w polu, obok szosy. Mimo, że miałem trochę ochoty postrzelać, nie mogłem sobie na to pozwolić. Zdaje się z okazji tej skorzystał mój obserwator i zrobił wśród Niemców małe zamieszanie.

Za chwilę, po przeleceniu około 20 klm., zobaczyłem samotny szwadron naszej kawalerii maszerujący polną drogą. Widok tego szwadronu, zabłąkanego wśród wojsk nieprzyjacielskich, ścisnął żalem moje serce. Jechali spokojnie, jak na ćwiczeniach manewrowych, pewni siebie, pełni słusznej dumy żołnierskiej. Na czele dowódca szwadronu z oficerem. Za nimi w odstępach trzy grupki plutonów, w każdej karabin maszynowy na taczance. Wzruszył mnie ten widok. Chciałem im dać znać, że nieprzyjaciel tuż, tuż. . . . Nie mogłem ich jednak ostrzec, napisanie meldunku, krążenie, zrzucenie meldunku zabrałoby drogocenny czas, a prócz tego zwróciłoby niepotrzebnie uwagę Niemców.

"Karaś" mój mknął chyżo i widziałem już zdala wyłaniającą się zza niskiego horyzontu Warszawę.

Ostrzelano mnie z ciężkich karabinów maszynowych. Trafiono w silnik i karabin maszynowy obserwatora, w czasie gdy ostrzeliwał Niemców na ziemi. Miał szczęście chłopak, że nie dostał w rękę. Wściekły był, że zepsuto mu karabin—tymczasem byliśmy tuż przy lotnisku Mokotowskim.

W szybkim locie zauważyłem barykady z poprzewracanych tramwajów, rowy strzeleckie i inne prowizoryczne umocnienia. W pobliżu lotniska Mokotowskiego—na wszystkich domach pozrywane dachy.

Udało mi się dobrze obliczyć i wylądować bez okrążenia wprost z lotu koszącego. Zaraz po moim wylądowaniu artyleria niemiecka otworzyła ogień na lotnisko. Pociski zaczęły padać gęsto, a dwa wybuchły zaledwie 80 mtr. od samolotu, na szczęście bez szwanku dla niego i dla nas.

Oddałem rozkazy i mapy. Trwało to wszystko około dwóch minut. Z wiatrem wystartowałem z powrotem do mego lotniska polowego w Młynowie.

Z tego pamiętnego lotu w dniu 15 września 1939 roku, tam w Polsce, tkwi mi do dziś dnia w pamięci wyrazisty obraz dzielnego szwadronu spokojnie maszerującego śród mrowia nieprzyjaciół, maszerującego na pewne stracenie. Obrazu tego nic nie potrafiło zatrzeć—tak jakbym widział to wczoraj.—

* * *

Lotnik który mi opowiedział to zdarzenie, lata dziś jako myśliwiec i zestrzelił w Anglii 6 i 1/2 samolotów stwierdzonych, oraz 3 samoloty prawdopodobne. Odznaczony został trzykrotnie Krzyżem Walecznych i angielskim krzyżem D.F.C.

Londyn, dnia 20.IV.41.

Półkozic

Szkic sytuacyjny

Bój w Rosji znajduje się w fazie, która może być albo decydująca, albo stanowić dopiero przedproże wielkich, rozległych i męczących operacji. Dla laika nawet jest rzeczą jasną, że po raz pierwszy wynalazek niemiecki: *Blitzkrieg* znajduje się w żywiole, którego nie potrafi opanować. Dotychczasowe chwyty i sposoby już nie wystarczają. Jak słusznie powiedział niedawno na łamach "*Evening Standard*" gen. F. C. Fuller, jeden z najśmielszych umysłów Anglii, Rosja stawia nowe zagadnienie taktyki maszynie niemieckiej.

Po raz pierwszy Niemcy zmuszeni są do potykania się z masą. I to nietylko ludzką—rezerwy rosyjskie są olbrzymie, a Rosja posiada ponad 12 miljonów przeszkolonych rezerw— ale i z masą czołgów oraz samolotów. Mogą samoloty sowieckie nie być tak nowoczesne jak angielskie czy niemieckie —brakuje im bowiem tak ważnego szlifu, jakim jest doświadczenie bojowe—ale jest ich co niemiara. Mogą czołgi sowieckie nie posiadać tej szybkości co niemieckie czy brytyjskie, może ich opancerzenie nie być tak dobre jak czołgów wspomnianych przed chwilą państw, ale jest tych czołgów bardzo wiele.

Okazuje się, że Rosja nie nadarmo wydawała ogromną część swojego budżetu na cele wojska, nie nadarmo gromadziła zapasy sprzętu. Okazuje się, że armia sowiecka jest jednak partnerem, jest przeciwnikiem groźnym i że w defenzywie ma atuty bardzo poważne. Armia ta nie była przygotowana na zadania ofenzywne; organizacja —i jej braki—dalej właściwości terenu itd. sprawiały, że nastawiona ona była na obronę. Ale z drugiej strony jest dzisiaj rzeczą jasną, że armia ta, jeśliby ruszyła na Europę wojną rozbitą / tak jak to planowała Moskwa w swoich obliczeniach/ miałaby szanse opanowania kontynentu.

POLITYCZNA KAMPANIA

Na łamach "*Dziennika Polskiego*" autor ukrywający się pod pseudonimem *George Neighbour*, a na łamach "*Dziennika Żołnierza*" autor podpisujący się znakiem *wwr*. powiedział wiele ciekawych rzeczy o Rosji, jej wodzach, przygotowaniu kampanii i jej sensie. Artykuły autora zdradzają doskonałe znawstwo sprawy i doprawdy trudno jest coś do nich dorzucić. Istotnie, kampania niemiecka w Rosji jest kampanią wybitnie polityczną. Hitler prze nie na Kijów, nie na południe ale idzie pełną parą *na Moskwę*. Chce on porazić centrum komunizmu, centrum światowej *rewolucji* /w stanie przygotowania/.

Słusznie jednak zwraca autor wspomnianych artykułów uwagę na fakt, że po raz pierwszy kampania Hitlera nie jest przygotowana pod względem politycznym—a zatem nie ma on obrobionego gruntu. We wszystkich niemal swoich kampaniach Hitler wygrywał czynnik polityczny, liczył na takie czy inne pomoce w samym kraju, spiskował z dyplomacją państwa, z którym toczył wojnę. Innymi słowy kampania Hitlera prowadzona była zawsze i stale na dwóch niejako płaszczyznach: militarnej i politycznej. Jaskrawym przykładem jest kampania *we Francji*.

W Rosji broń polityczna nie istnieje, albowiem Hitler nie może "ukąsić" Rosji ideowo. Nawet na Ukrainie jego akcja przedstawiać się musi mizernie. GPU czuwa już nad tym, ażeby akcja taka nie chwyciła. A zatem Hitler musi w odniesieniu do Rosji poza państwami bałtyckimi, /gdzie otrzymał pomoc od narodów bałtyckich nienawidzących Rosji/ polegać na sile oręża.

GRANICE SIŁY

Ale siła ma także swoje granice. Nawet jeżeli Hitler odniesie wielkie zwycięstwa militarne, jak będzie się przedstawiała sprawa opanowania terenu? Jak będzie można wyzyskać teren zniszczony, spalony? Jak będzie można ciągnąć zyski z kraju wyniszczonego wojną? Na to trzeba lat, a spokoju w Rosji Hitler mieć nie będzie.

Mieć go nie będzie nietylko dlatego, że Rosja nawet złamana w Europie, ma jeszcze odwód azjatycki, ale także i dlatego, że sprzymierzeni nie mogą pozwolić na pozostawienie Azji na łasce Bożej. Z tej racji spodziewać się należy *stworzenia frontu azjatyckiego*. Persja, Chiny, Władywostok staną się punktami godnymi uwagi. Montowanie tego frontu będzie sprawą miesięcy, ale nie widać powodu dlaczego front taki—*największy front znany historji*—nie miałby powstać.

JAPONIA GOTOWA DO SKOKU?

W tych warunkach stanowisko Japonii jest rzeczą nieobojętną. Przypuszczać należy, że uderzenie Niemiec na Rosję nie poszło w smak Japonii—tego rodzaju akcja jest mocno przedwczesna dla Tokio, które zawikłane jest w niekończącą się kampanię chińską. Ale skoro pada sygnał, Japonia musi coś zrobić. Czy Japonia uderzy flotą na Władywostok? Byłoby to mocno nieostrożne, albowiem prowokuje flotę amerykańską. Może zatem Japonia obierze drogę lądową w stronę Władywostoku, ażeby nie zadrażniać Stanów Zjd.?

Istnieje jednak teoria, mająca za sobą wiele siły przekonywującej, że Japonia dobierze się do najsłabszego punktu, a więc do Indochin, w przekonaniu, że Francja nie będzie się broniła zbyt energicznie. Taki zabieg mógłby na czas jakiś się opłacać, ale—niewiadomo czy Japonia na tym poprzestanie. Indie Holenderskie pachną Japonii dalej bardzo miło.

OFENZYWA POKOJOWA

Ze względu na konieczność organizacji Rosji Hitler musi *mieć przedewszystkim pokój*. Dlatego od chwili tajemniczego przylotu Hessa, aż przez mowy gen. Franca, który wyrywa się jako orędownik sprawy Hitlera—Hitler prowadzi na Zachodzie ofenzywę pokojową. *Ceną jest tutaj Rosja.*

Ofenzywa ta może posiadać także inne jeszcze objawy. Jedno z pism londyńskich niedawno zwróciło uwagę, że nieobecność nalotów niemieckich na Londyn opiera się nietylko na tym, że tak olbrzymia część eskadr niemieckich poleciała na Wschód. Niemcy mają w tym także kalkulację polityczną—jest to cząstka ich kampanii pokojowej.

Dlatego też Anglia uprzedza te niemieckie wysiłki i powiada ustami swoich mężów stanu—Churchilla i Edena—że żadnych tego rodzaju rozmów nie zamierza prowadzić i żadnych ofert nie będzie rozpatrywać.

Wydaje się, że w pewnym momencie tego roku, może we wrześniu, przyjdzie oferta owa w formie ultymatywnej. Ponieważ oferta zostanie odrzucona, Niemcy przejdą do uderzenia na Zachodzie. W tym roku próby inwazji wydają się dosyć odległe, ale atak powietrzny rozszaleje się zapewne nad Anglią ze zdwojoną siłą.

Anglia przygotowana jest na odparcie tego nowego ataku furii.

Londyn, 21 lipca 1941.

Zbigniew Grabowski



rys. Marian Walentynowicz

SPIS RZECZY

WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY.
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. 1-e piętro.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.
Redaktor przyjmuje w soboty od godziny 11-ej-13-ej.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam -sh.15 0d. bez względu na stronę, drobne ogłoszenia—sh.6 0d. za 1 cal. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy i osób 50% taniej.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505 i 5506. Adres Agenta dla ogłoszeń angielskich (Advertisement Offices) 44, Brook Street, W.1. Tel., MAYfair 6543.

Printed for the "Polska Walcząca," by St. Clements Press (1940), Ltd., Portugal St., Strand, W.C.2.